

Merimiehen matkakertomus

Laivaelämä vankila-metaforan valossa

Mira Karjalainen

Pro gradu – tutkielma
Huhtikuu 1999
Helsingin yliopisto
Uskontotiede

1. JOHDANTO	3
1.1 TAUSTAA.....	4
1.2 TUTKIMUKSEN TARKOITUS	5
1.3 ALUSTAVA TUTKIMUSTEHTÄVÄ JA AIKAISEMPI TUTKIMUS	7
1.4 MERIMIES.....	9
1.5 TUTKIELMAN MUOTO: MATKAKERTOMUS.....	10
2. KENTÄLLÄ.....	13
2.1 LAIVAELEMÄSTÄ.....	13
2.1.1 Laivaelämästä yleisesti.....	13
2.1.2 Aika.....	14
2.1.3 Tila.....	15
2.1.4 Laivayhteisö.....	16
2.1.5 Miesten maailma.....	18
2.2 TUTKIJAN PAIKKA KENTÄLLÄ	19
2.2.1 Asemani työntekijänä.....	20
Puolimatruusi yleistoimihenkilö (yt).....	20
Vikaeiraaja.....	21
Kokemattomuus, nuoruus ja naiseus.....	22
2.2.2 Asemani tutkijana.....	26
Yliopiston tutkija.....	26
Sukunimen aiheuttama väärinkäsitys.....	27
2.2.3 Miten itse suhtauduin asemaani.....	28
2.3 AINEISTO.....	32
2.3.1 Haastattelut	32
Haastateltavat	32
Haastattelujen saanti.....	33
Haastattelutilanteet.....	34
Kysymykset.....	35
Vaitiololupaus	37
2.3.2 Kenttäpäiväkirja	37
2.4 AINEISTON KÄSITTELY	39
Nauhojen purku.....	40
2.4.1 Metodi	40
2.4.2 Esiin nousseet teemat.....	44
3. PARADIGMAN VAIHDOS.....	45
3.1 MAAILMANKUVA.....	46
3.1.1 Maailmankuva-käsite	46
3.1.2 Maailmankuvan rakenne	49
3.2 MAAILMANKUVAN KRITIIKKIÄ	51
3.2.1 Oma kritiikki.....	51
3.2.2 Maailmankuvan yleistä kritiikkiä.....	55
3.2.3 Yhteenveto	56
3.3 METAFORA	57
3.3.1 Metaforan määritelmä.....	57
3.3.2 Millainen vankila on mielessämme	58
3.3.3 Millainen metafora vankila on.....	60
3.3.4 Vankihaastattelu ja kirjeenvaihto.....	60
3.4 TYÖKALUN VAIHTO	61
4. VANKILA.....	62
4.1 TAUSTAA VANKILA-METAFORAN SYNNYLLE	63
4.1.1 Merenkulun perinteet ja niiden murtuminen.....	64
4.1.2 Myytti vapaudesta ja laivan todellisuus.....	66
4.1.3 Totaalisen laitoksen ominaispiirteet laivan ja vankilan näkökulmasta	68
Laivan ja vankilan erot.....	68
Laivan ja vankilan yhtäläisyydet	71
4.1.4 Laiva ja vankila organisaatioina - vertailua makrotasolla.....	75
Mitä kone-metafora paljastaa	76
Koneen osat.....	77
Toimintatarkoitus	78
4.1.5 Weberin byrokratia	78

<i>Hierarkia ja työnjako</i>	79
<i>Valta ja päätöksenteko</i>	80
<i>Auktoriteetti</i>	82
<i>Säännöt</i>	82
<i>Suljettu systeemi</i>	83
<i>Lopuksi</i>	83
4.2 MITEN VANKILA-METAFORA ILMENEET LAIVAYHTEISÖSSÄ.....	84
4.2.1 <i>Kommunikaatio</i>	84
<i>Laivan sisäinen kommunikaatio</i>	85
<i>Virallinen laivan ja varustamon välinen kommunikaatio</i>	89
<i>Esimerkki ja pohdintaa</i>	89
4.2.2 <i>Vapaa-aika</i>	90
<i>Messi</i>	91
<i>Elokuvien katselu</i>	91
<i>Ei illanviettoja</i>	92
4.2.3 <i>Sosiaaliset suhteet</i>	93
4.2.4 <i>Laivan tilat ja esineet</i>	94
4.3 REAKTIO.....	96
<i>Vapaaehtoinen vankila - mahdollon yhdistelmä?</i>	96
<i>Reagoitavat</i>	97
4.3.1 <i>Kova jätkä</i>	98
4.3.2 <i>Laiva ei ole elämää</i>	101
4.3.3 <i>Takaperoinen logiikka</i>	102
4.3.4 <i>Viinakapina, alkoholi vapauden symbolina</i>	103
<i>Reagoitavat ja Goffmanin sopeutumiskeinot</i>	105
4.4 MIHIN VANKILA-METAFORA VIE.....	106
4.4.1 <i>Omaa selliä pienentämässä</i>	107
4.4.2 <i>Vaikutus laivayhteisöön</i>	108
<i>Merimiehen päämäärä</i>	109
4.4.3 <i>Yhteen veto</i>	109
5. LOPUKSI	111
5.1 TAUSTAA.....	111
5.2 TUTKIMUKSEN METODOLOGIA JA KULKU.....	112
5.3 LAIVAYHTEISÖN TULKINTA VANKILA-METAFORAN AVULLA.....	113
5.4 POHDINTAA.....	116
6. LÄHTEET JA KIRJALLISUUS	118
6.1 LÄHTEET.....	118
6.2 KIRJALLISUUS.....	118
6.2.1 <i>Painettu kirjallisuus</i>	118
6.2.2 <i>Painamaton kirjallisuus</i>	124
<i>Liite I</i>	125
<i>Merimiesslangisanasto:</i>	125
<i>Liite II</i>	127
<i>Haastattelukysymykset:</i>	127
1. <i>Työ</i>	127
2. <i>Merimieskulttuuri</i>	127
3. <i>Maailmankuva</i>	127
4. <i>Uskonnollisuus</i>	128
5. <i>Vapaa-aika</i>	128
6. <i>Ihmissuhteet</i>	128
7. <i>Viihtyvyys</i>	128
<i>Liite III</i>	129
<i>Aineiston käsittelyn luokat:</i>	129

1. Johdanto

1.1 Taustaa

Merenkulku on muuttunut radikaalisti viime vuosikymmeninä. Kun maissa työskentelevien mielikuvissa vielä elävät purjelaivat ja kuubalaiset serenadit, on laivojen todellisuus aivan toista.¹ Tosin merimiehen arki ei ole koskaan vastannut sitä myyttistä kuvaa merimiehestä, jota merimiestarinat ovat pitäneet yllä.² 1900-luvulla on Suomen kauppalaivasto siirtynyt paljon miestyövoimaa vaatineista ja enemmän luonnon armoilla liikkuneista purjelaivoista höyrylaivojen kautta moderniin koneellistettuun ja tehokkaaseen moottorialuskantaan. Samalla ovat puitteet vanhan merenkulkuperinteen luomalle merimieselämälle kuolleet. Kuten Oskari, liki neljäkymmentä vuotta seilannut merimies haastattelussa totesi:

*Vanha aika ei koskaan enää palaa...kyl määhän pokkaan kun nään vanhan risupaatin.*³

Suomalaisten alusten ja merenkulkijoiden lukumäärä vähentyi voimakkaasti 1980-luvulla kireän kilpailutilanteen vuoksi. Samanaikaisesti alukset kehittyivät teknisesti, niiden koko kasvoi ja niillä tarvittavien työntekijöiden määrä laski. Nykyään vuorotteluvapaat ovat käytössä käytännöllisesti katsoen kaikilla varustamoilla. Satamassaoloaikojen lyhetessä ja henkilökunnan lukumäärän vähetessä radikaalisti, on työtahti kiristynyt. Se tarkoittaa, että tämänpäivän merenkulkijalla on vähemmän vapaa-aikaa kuin ennen, ja hän on sidotumpi laivaan työjakson aikana.⁴ Modernin rahtialuksen voi nähdä merellä liikkuvana tehtaana, joka toimii kuudessa vahdissa 24 tuntia vuorokaudessa vuoden jokaisena päivänä. Erona merenkulkijoiden kannalta on se, että tehtaalta mennään yöksi

¹ Sutinen-Väänänen 1995, 19.

² Sutinen-Väänänen 1995, 98.

³ Haastattelu 15/1. Risupaatti viittaa vanhaan jo pääosin käytöstä poistuneeseen rahtialustyyppiin, jossa rahdin lastaamiseen tarvittavat nosturit olivat laivan kannella.

⁴ Työn kuormittavuus lastialuksella, 1992.

kotiin, kun taas laivalla asutaan pitkiäkin aikoja.⁵ Normaaleissa oloissa voi työntekijä rentoutua muualla, ja näin käsitellä työssä koettuja turhaumia. Merimies viettää myös vapaa-aikansa työpaikalla, eikä siten turhautumien purkaminen ole helppoa.⁶ Kun asuu puolet vuodesta eristyksissä tehtaan kaltaisessa suljetussa liikkuvassa tilassa, voi vapaa-ajankäyttö muodostua ongelmalliseksi. Rajoitettu tila ja vapaa-ajanviettomahdollisuudet ovat omiaan passivoimaan ihmisiä.

1.2 Tutkimuksen tarkoitus

Voisinhan mä lähtee polkemaan kuntopyörällä mutta mun mielestä se on typerää hommaa...maisema ei vaihdu yhtään vaikka kuinka polkee. Mä mieluummin rappeudun omassa vuoteessa ja lueskelen jotain roskaromaania.⁷

Näin toteaa Jouko, neljäkymmentä vuotta merillä ollut mies. Tutustuessani merenkulun kenttään minua alkoi kiinnostaa, miksi merimiesten vapaa-ajanvietto vaikutti niin passiiviselta. Oliko se? Entä mitä he itse ajattelivat siitä? Halusin tietää, viihtyivätkö merimiehet laivoillansa. Kysymyksenasettelusta huomaa - ja tässä pyrinkin olemaan täysin avoin ja rehellinen - että tutkimuksen motiivi kumpuaa pitkälti tutkijan omasta viitekehyksestä. Haluan tuoda omat motiivini esille, sillä tutkijan omat arvostukset ovat kuitenkin aina mukana hänen tekemässään tutkimuksessa, eksplikoituna tai ei.⁸ Eivät kaikki näe passiivista vapaa-ajanviettoa ongelmallisena. Itse koko elämäni jotain opiskelleena ja siten tietystä ”elämässä pyritään eteenpäin” näkökulmasta maailmaa katselevana, tuntui merimiesten ainakin näennäinen saamattomuus jopa tuskastuttavalta.

Mikä sai minut kiinnostumaan merenkulusta? Ja vielä, mistä kumpusi oletukseni, että merimiesten vapaa-ajanvietto laivalla oli passiivista? Merenkulkuharrastukseni oli alkanut seitsemän vuotta aiemmin, kun liityin suomalaisen purjelaivan miehistöön. Muutaman vuoden jälkeen päätin lähteä merikouluun opiskelemaan saadakseni pätevyyskirjan rahtialuksille. Kesät

⁵ Työjakson keskimääräinen pituus oli 56 päivää, vaihteluvälin ollessa 13 päivästä 240 päivään Työministeriön vuonna 1991 teettämän tutkimuksen mukaan (Työn kuormittavuus lastialuksilla 1992, 46).

⁶ Pärssinen 1976, 114–115.

⁷ Haastattelu 21/7.

⁸ Pesonen 1997a, 119.

työskentelin pienillä charter-aluksilla kansimiehenä. Kun syksyllä 1996 lähdin töihin lastialukselle, oli kokemukseni meriltä peräisin pieniltä Suomen rannikkoa seilaavilta aluksilta, sekä työharjoittelusta rahtialuksella. Omat kokemukset työharjoittelussa, keskustelut merenkulkijaystäväieni kanssa, tutustumiseni alan kirjallisuuteen, sekä keskustelut merenkulun asiantuntijoiden kanssa⁹ saivat minut yhdessä olettamaan, että nykyajan merimiesten laivaelämässä olisi tutkimisen aihetta.

Joku toinen olisi nähnyt merimiesten vapaa-ajankäytön ongelmattomana eikä olisi ikinä nostanut esille näitä kysymyksiä. Todellisuus on sosiaalisesti rakentunut.¹⁰ Minun todellisuudessani passiivinen vapaa-aika on ongelmallista, jonkun toisen ei. Mikseivät merimiehet opiskelleet? Perustaneet vieheenteko-opintopiiriä? Opetelleet laittamaan kiinalaista ruokaa? Tehneet puhdetöitä? Olisivat edes pesseet toisensa pokerissa iltaisin? Haluan kuitenkin painottaa, että oma viitekehykseni määräsi näkökulmaani tutkimukseen, ei sen tuloksia. Päädyin kvalitatiiviseen tutkimukseen kenttätöineen, koska uskon sen olevan paras väline kokemuksellisia ja syvällisiä asioita - kuten maailmankuvaa - tutkittaessa. Kentälle meno tuntui myös itsestään selvältä: näin pääsisin kokemaan laivaelämän arjen. Pääsin suomalaiselle rahtialukselle, jossa työskentelin puolimatruusina. Työn ohessa kirjoitin kenttäpäiväkirjaan havaintojani laivaelämästä ja haastattelin laivan henkilökuntaa. Tuolloin syksyllä 1996 liki kaksi kuukautta kestäneessä kenttätöyssäni keräämäni materiaali on tämän tutkielman pääasiallisena aineistona.

Pureutumalla yhden laivan tilanteeseen uskon pääseväni paremmin sisälle laivaelämän todellisuuteen ja siten pystyväni tarjoamaan jotain uutta keskusteluun merimiesten elämästä. Tutkimuksen päämääränä ei ole korjata yhden laivan ongelmia, vaan tarjota uusia ajatusmalleja laivaelämään. Tämän tutkimuksen tuottamia ajatuksia voi soveltaa muihin laivayhteisöihin, ja mahdollisesti myös muihin työyhteisöihin, joissa eristyneisyys tavallisesta arkielämästä on enemmän tapa kuin poikkeus.

⁹ Kävin tapaamassa ennen kenttätöihin lähtöä Suomen Merimies-Unionin, Suomen Laivanpäälystöliiton, Suomen Konepäälystöliiton, Merimiespalvelutoimiston ja Suomen Merimieskirkon henkilökuntaa.

¹⁰ Alasuutari 1994, 51.

1.3 Alustava tutkimustehtävä ja aikaisempi tutkimus

Alustava tutkimustehtäväni oli selvittää miten merimiehet kokevat elämänsä laivalla, tarkemmin vapaa-ajan ja laivan sosiaalisen todellisuuden. Lähdin kenttätööhön selvittämään, miten merimiehet viihtyvät laivalla.

Suomalaisia merimiehiä on tutkittu vähän. Näkökulma on yleensä ollut joko työvoimapolitiittinen tai sitten tarkastelun kohteena on ollut merimieselämä purjelaiva-aikakaudelta höyrylaiva-aikaan. Pärssinen käsittelee merimiesten hyvinvointia laivalla mielenterveydelliseltä kannalta.¹¹ Tutkimus on kuitenkin jo yli 20 vuotta vanha, eikä sen jälkeen ole julkaistu muita suomalaisia tutkimuksia aiheesta. Työministeriön selvitys Työn kuormittavuus lastialuksella kartoittaa eri ammattinimikkeitten työn eroavaisuuksia laivoilla. Tutkimuksessa on osio myös viihtyvyydestä.¹² Purjelaiva-ajan merimiesidentiteettiä on tutkinut Marika Ramström.¹³ Viime vuosikymmeninä julkaistuja omakohtaisia merielämästä kertovia teoksia on julkaistu Eino Koivistoiselta, Timo Pusalta ja Pekka Kinnarilta.¹⁴ Timo Pusan kirjat kertovat modernista laivaelämästä omaelämäkerrallisesti, maalaten kuvan merille pakoon lähteneestä nuorukaisesta, joka ei oikein tunnu pitävän elämän ohjia käsissään.¹⁵ Sirpa Sutinen-Väänänen on analysoinut kirjallisuustieteen piiriin kuuluvassa tutkimuksessaan merimiehen identiteettiä Eino Koivistoisen ja Timo Pusan teoksissa.¹⁶ Saara Sahla käsittelee Helsingin yliopiston uskontotieteen laitokselle syyskuussa 1998 tekemässään pro gradu -työssään Timo Pusan teoksien syyllisyyden ja häpeän näkökulmia.¹⁷

Valitsin teoreettiseksi välineekseni maailmankuvan käsitteen. Tutkielmani lähtöolettaimus oli, että merimiehillä on oma maailmankuvansa, joka on muista erillinen ja toisaalta jollain tapaa yhtenäinen muihin ihmisryhmiin verrattuna. Tämä oletus perustui siihen, että merimiehet ovat perinteisesti lähteneet nuorina merille, käyneet vain merialan kouluja ja olleet pitkiä aikoja merillä eristyksissä muista, viettäen siten muusta väestöstä poikkeavaa elämää. Merimiehenä oleminen

¹¹ Pärssinen 1976.

¹² Työn kuormittavuus lastialuksilla 1992.

¹³ Ramström 1992.

¹⁴ Sutinen-Väänänen 1995, 1.

¹⁵ Pusan teoksia mm. Tatuoitu sydän, Opporits ja muita novelleja.

¹⁶ Sutinen-Väänänen 1995.

¹⁷ Sahla 1998.

ei ole vain ammatti, se on myös elämäntapa.¹⁸ Lisäolettamukset olivat, että tuo maailmankuva heijastuu heidän vapaa-ajanviettotavoissaan sekä laivan ilmapiiressä. Merimiesten maailmankuvasta käsin lähestyisin laivaelämän arkea ja siitä mahdollisesti löytyviä ongelmia.

Helsingin yliopiston uskontotieteen laitoksella on tehty useita eri ammattiryhmien maailmankuvia luotaavia pro gradu -tutkielmia. Ulla Halonen tutki pro gradu -työssään syyskuulta 1990 Matemaatikko- ja fyysikkoliiton jäsenten ammatti- ja maailmankuvaa, Aila Hirvosen aiheena olivat agronomin arvot ja maailmankuva marraskuussa 1986 hyväksytyssä pro gradussaan. Juha Pessin pro gradu tammikuulta 1981 käsitteli diplomi-insinöörin ja arkkitehdin maailmankuvaa. Tuulikki Komulainen keskittyi arkkitehdin ammatti- ja maailmankuvaan omassa pro gradussaan huhtikuulta 1985. Kaikki tutkielmat on tehty joko kokonaan tai pääosin kvantitatiivisella metodilla, lähinnä lomakekyselyillä. Tutkitut ammattiryhmät ovat akateemisia, joten niistä ei löydy juuri kaikupohjaa omaan eikateemiseen ammattiryhmääni, eikä kvalitatiiviseen ja paljon osallistuvaan havainnointiin perustuvaan tutkimukseeni. Maailmankuvatutkimusta on uskontotieteen laitoksella arvioinut Kimmo Ketola, jonka artikkeliin Maailmankuvat ja niiden tutkimus - kognitiivinen lähestymistapa, tulen itse paljon tukeutumaan maailmankuvan kritiikissäni. Aikomukseni oli liittää oma tutkielmani laitoksen maailmankuvatutkimuksen perinteeseen, ja kunnianhimoisesti saada se yltämään merenkulkijoita palvelevaksi tutkimukseksi. Untuvikkona tutkijana en silloin vielä ymmärtänyt, kuinka ongelmallinen tutkimusvälineeni työssäni tulisi olemaan. Edessä olisi aika, jolloin umpikujaan päätyneenä joutuisin pohtimaan työni tutkimustehtävän tarkennusta ja painopisteen radikaalia muuttamista...mutta siitä tuonnempana.

¹⁸ Sutinen-Väänänen 1995, 13.

1.4 Merimies

Nykysuomen sanakirja määrittelee merimiehen näin: aluksessa palveleva, laivatyötä tekevä, myös kone- tai laivapäällystöön kuuluva henkilö: ahtaamassa merkityksessä vain (kansi)miehistöön kuuluva henkilö.¹⁹

Merimieslain mukaan merimies on työntekijä, joka tekee töitä aluksella työnantajalle korvausta vastaan ja seilaa laivan mukana. Määritelmä ei kata tilapäisiä tarkastus-, huolto-, luotsaus- ym. töitä, eikä huvi- tai uittoaluksilla, puolustusvoimain tahi rajavartiolaitoksen aluksilla suoritettavaa työtä.²⁰

Merimies käsitteenä on vakiintunut tarkoittamaan laivaväkeen kuuluvaa henkilöä, käsittäen kansi-, kone- ja talouspuolen henkilökunnan, miehistön sekä päällystön eli niin sanotut perinteiset merimiesammatit. Joskus käsitteeseen sisällytetään myös muissa ammateissa toimivat laivalla työskentelevät henkilöt, kuten muusikot ja baarimikot. Koska lähdeaineistoni on kerätty rahtialukselta, ei tällä lisäyksellä ole työni kannalta merkitystä.

Sanoja merimies ja merenkulkija käytetään tässä kirjoituksessa synonyymeina. Laivaväki taas viittaa aluksen koko henkilökuntaan. Päällystö tarkoittaa laivahierarkiassa korkeammalla olevia ammatteja, kuten päällikkö, ensimmäinen, toinen ja kolmas perämies, konepäällikkö, sekä ensimmäinen ja toinen konemestari. Miehistöön kuuluvat siten loput ammattinimikkeet. Miehistö-termiä käytetään joskus koko laivan miehistöstä, mutta selvyiden vuoksi puhun tässä esityksessä laivaväestä tarkoittaessani aluksen koko miehistöä. Varaan siis miehistö-termin käytettäväksi hierarkiassa alempana oleviin ammattinimikkeisiin.

Merimies-käsitettä voi lähestyä myös kokemuksellisemmin, identiteetin näkökulmasta. Onko henkilö merimies omatessaan ammattitutkinnon tai pätevyystodistuksen merenkulun alalta? Vai kulkeeko raja siinä, että hän on annettulla hetkellä merillä töissä, kuten sanakirja ja merimieslaki termin määrittävät. Tarvitseeko hänen pitää itseään merimiehenä? Ja riittääkö sekään, vai tarvitseeko muiden merenkulkijoiden hyväksyä hänet joukkoonsa? Identiteetti

¹⁹ Nykysuomen sanakirja, 1978.

²⁰ Merimieslaki 7.6.1978/423, 1. luku, 1 ja 2 §.

voidaan määritellä yksilöstä itsestään käsin, tai määrittelijöiksi voidaan ottaa tuo viiteryhmä, jonka jäsenenä yksilö itseään pitää.

1.5 Tutkielman muoto: matkakertomus

Kirjoitan tutkielmani akateemisen matkakertomuksen muotoon. Akateemisella matkakertomuksella tarkoitan, että kerron koko tutkimusprosessin harhapolkuja poispyyhkimättä. Harhapoluilla viitataan niihin teorioihin, käsitteisiin ja metodeihin, joita on tutkimuksessa lähdetty soveltamaan huomaten myöhemmin, etteivät ne palvelekaan käyttäjiänsä tyydyttävästi. Pidän tutkimusprosessin aukikirjoittamista oleellisena, jotta lukija pystyisi arvioimaan tutkimustulosten pätevyyttä. Miten noihin ajatuksiin päädyttiin? Harhapolut eivät mielestäni ole hävettäviä, maton alle lakaistavaksi joutavia virhearviointeja, vaan oleellinen osa tutkimusprosessia. Tutkimusprosessi on samalla myös oppimisprosessi, siksi se ei etene lineaarisesti.²¹ Uskontotieteilijä Tuula Sakaranaho kehottaa kuitenkin tekemään eron tutkimuksen teon ja työn esittelyn välillä - tutkimusraportit eivät häpeissään piilota harhapolkuja, vaan kyse on tutkimustoiminnan eri puolista.²² Tutkimusraportin tehtävä on johdattaa lukijansa tiettyjen tulosten äärelle, tutkimusraportti ei ole sama asia kuin tutkimusprosessi.

Perinteenä on raportoida vain menestystarina, tuoda esiin vain ne osat tutkimusprosessia, jotka tukevat tuloksia.²³ Useat tutkijat näkevät kuitenkin tutkimuksen teon ja kirjoitusprosessin kietoutuvan yhteen²⁴ - niiden toisistaan irrottaminen tekee väkivaltaa tutkimuksen todelliselle kululle. Miksi sitten esittää tulokset aivan kuin tutkija tekisi tutkimustyön päässään ja sitten ikään kuin vain suoltaisi valmiin tekstin paperille? Harhapolkujen aukikirjoittamisessakin on toki ongelmansa: Tutkijan päässä pyörii jos jonkinlaista ideaa, joista osa hylätään jo ennen kuin ne ehtivät kunnolla muotoutua. Toiset taas saattavat kulkea mukana koko matkan ja tulla hylätyiksi vasta aivan viime metreillä. Mihin siis vetää raja? Kuvaillako jokainen päähänpisto, vai muotoillako siloinen raportti, joka järjestelmällisyydessään tuntuu yksin tietokoneen tekemältä? Näiden ääripäiden

²¹ Heiskala 1990, 246.

²² Sakaranaho 1997, 40–42.

²³ Alasuutari 1989, 39.

²⁴ Sakaranaho 1997, 43 viittaa Uusitalo 1991, 117; Alasuutari 1994, 250; Hakala 1996, 191–95.

välistä lienee löydettävissä sopiva välimuoto, joka kertoo oleellisista tutkimuspoluista äitymättä rasittamaan lukijaa turhalla informaatiolla. On myös huomattava, että raportti on joka tapauksessa aina konstruktio, se kirjoitetaan jälkikäteen tiettyyn formaattiin. Valitsin tutkielmani muodoksi akateemisen matkakertomuksen. Tätä muotoa ei ole syytä nähdä muita todenmukaisempana, vaikka se mielestäni kuvaakin aivan perinteistä tutkielmakaavaa tarkemmin tutkimusprosessin kulkua. Se on kuitenkin samalla tavalla kertomuksellisen koherenssin rajoittama ja juonen jäsentämä,²⁵ kuin muutkin tutkimusraporttimuodot.

Tutkimus pyrkii vakuuttamaan lukijan tutkijan esittämistä tulkinnoista ja tuloksista, ja on siten aina vakuuttamiseen pyrkivää retoriikkaa.²⁶ Tässä mielessä silotellun kannan ymmärtää, mutta eikö olisi oikeudenmukaista näyttää ne suurimmat virtaukset, joita tutkimuksen kuluessa on seurannut. Ne ovat vaikuttaneet kuitenkin tutkimuksen kulkuun - ei kai jotain keskeistä teoreettista käsitettä voi noin vain poispyyhkiä, jos se on ollut mukana tutkimusprosessissa useita kuukausia tai jopa vuosia. Se on kuitenkin vaikuttanut tutkimuksen kulkuun. Se on kuin aave, jonka kuiskauksen voi kuulla raportin sivuilla, mutta jota ei jostain syystä ole uskallettu tuoda päivänvaloon. Jottei näitä aaveita (loogisia hyppäyksiä, todellisten alkuoletusten kertomattajättämisiä, käytettyjä mutta hylättyjä käsitteitä jne.) kummittelisi loppuraportissa, olisi mielestäni hyvä tuoda julki sellaiset harhapolut, joita on seurattu niin pitkään että ne ovat ehtineet oleellisesti vaikuttamaan tutkimuksen kulkuun.

Käytäessä keskustelua siitä, mikä on tutkimusraporttiin aiheellista kirjata ja mikä ei, on hyödyllistä erottaa normatiivinen metodologia deskriptiivisestä metodologiasta. Normatiivinen metodologia viittaa tutkimusmenetelmiin. Deskriptiivisellä metodologialla tarkoitetaan keksimistä ja oivaltamista, tutkimustyön ”irrationaalista” osaa. Ymmärtääksemme tutkimusprosessin kokonaisuudessaan, on meidän paneuduttava tutkimusmenetelmien ohella myös deskriptiiviseen metodologiaan eli tieteen tekemisen toimintamenetelmiin.²⁷ Miten päädyttiin seuraamaan juuri noita tutkimuspolkuja? Tuikkiko johtotähtenä tutkijan intuitio? Tulkintahypoteesien keksimiseen ei ole olemassa vankkaa menetelmää,

²⁵ Tapaninen 1997, 118.

²⁶ Sakaranaho 1997, 44.

²⁷ Sakaranaho 1997, 40 viittaa Venkula 1988, 7.

sillä keksimisen logiikkaa ei ole.²⁸ Siksi normatiivinen metodologia erotetaan deskriptiivisestä metodologiasta. Kirjoittaessani auki harhapolkujani, kirjoitan auki tutkimukseni deskriptiivistä metodologiaa.

Harhapolut eivät ole turhia, ne opettavat meille aina jotain. Harhapolkujen takia tämän tutkimuksen tavoitteet tulivat muuttumaan. Opin matkalla asioita, joita en ollut lähtenyt varsinaisesti tutkimaan, ja pidin tarpeellisena kertoa niistä muille. Uudet tavoitteeni voikin siten jakaa metodologisiin tavoitteisiin ja alkuperäiseen tehtävääni laivaelämän tutkimiseen. Metodologiset tavoitteet jakaantuvat vielä kenttätutkimuksen metodologiaan ja teoreettiseen keskusteluun maailmankuvakäsitteestä. Siten tutkielmani pääkappaleet ovat molemmat analyttisiä ja ”tutkimustuloksia” antavia, vaikka ensimmäinen (Kentällä) rakentaakin tietä tulevalle (Vankila). Akateeminen matkakertomus saa muotonsa: kirjoitan myös harhapoluista, jotta voisin kertoa mitä niistä opin.

Akateeminen matkakertomus viittaa myös käsitteenä tarinaan. Minäkin kerron tarinan. On selvää, että jonkun toisen tekemä tutkimus - jopa samasta laivasta samalla ajanjaksolla - olisi tuottanut ainakin osin eri ajatuksia. Aivan kuten tämän tutkielman lukeminen tuottaa eri ajatuksia eri lukijoille. Me havaitsemme ja koemme maailman aina omista lähtökohdistamme käsin, oman tietoisuutemme kautta.²⁹ Tämä ei kuitenkaan johda siihen, ettei vain subjektiivista tietoa voitaisi tuottaa. Vaikka tieto onkin aina jossain määrin sidoksissa tutkijan omaan maailmankuvaan, muodostuu se tutkijan ja tutkittavan välisen vuorovaikutuksen tuloksena, interaktiossa.³⁰ Tutkija valikoi ja tulkitsee ulkopuolisen maailman heijastuessa tietoon (muttei kokonaan määrätessä sitä).³¹ Interaktionistisen tietoteorian mukaan sekä tutkija että tutkittava vaikuttavat tutkimustuloksiin.³² Tietoa ei löydetä, vaan se luodaan.

²⁸ Ehrnrooth 1990, 37.

²⁹ Pesonen 1997a, 117; Grönfors 1982, 148.

³⁰ Kelles 1984, 14.

³¹ Kelles 1984, 14.

³² Pesonen 1997a, 121.

2. Kentällä

2.1 Laivaelämästä

Puhuessani merielämästä maakrapututtavilleni olen toistuvasti huomannut heidän peilaavan puhettani kahteen mielikuvaan laivoista. Toinen on Ruotsin laivat - pari tuhatta lomailijaa juhlimassa, useimmiten alkoholin voimalla. Toinen mielikuva nousee ihmisten mielissä romanttiseksi muodostuneesta purjelaivojen aikakaudesta, josta mm. kotimainen tanssimusiikkiperinne on Junnu Vainioineen ammentanut. Hyvä lukija, modernilla merenkululla ei arkitasolla ole mitään tekemistä kummankaan mielikuvan kanssa, joten toivon, että voisit panna ne nyt roskakoriin. Noin. Kiitos.

2.1.1 Laivaelämästä yleisesti

Huomioni perustuvat omiin kokemuksiini säiliöaluksella (öljytankkerilla), jolla työskentelin ja tein kenttätöni. Laivat ja niiden rutiinit poikkeavat hieman toisistaan alustyypin, liikennöintialueen, varustamon ja henkilökunnan mukaan. Merenkulun luonteesta johtuen (mm. vahvat perinteet, tarkat työaikalait ja koventunut kilpailu) monet mainitsemani seikat pätevät pitkälti myös muihin aluksiin. Tällaisia ovat huomioni vahtivuoroista, laivahierarkiasta, vapaa-ajasta, ajasta ja tilasta jne. Nämä kaikki tuntuvat olevan niin tarkasti säädeltyjä tai merenkulun ”realiteettien” muovaamia, että suurta vaihtelua tuskin löytyy. Eroavaisuuksiakin on; eräs keskeinen muuttuja laivaelämässä on laivahenki, joka vaihtelee laivasta toiseen ja samassakin laivassa, riippuen siitä keitä siellä kulloinkin työskentelee. Tämä kävi selvästi ilmi haastatteluissa. Suurin osa informanteista nimesi hyvän työporukan merkittäväksi tekijäksi laivalla, kuten päällystöön kuuluva Tapio:

Porukkahan se laivan tekee, ei ne ulkoset olosuhteet...et vaik meil oiskii täkki vähän ruosteessa, me voidaan aina maalata siihen valkosii neliöitä et älä astu tähän ettet tipu tankkiin, mut voidaan silti viihtyy...porukka sen tekee eikä koneet.³³

³³ Haastattelu 1/18.

Alus jolla työskentelin, oli henkilökunnan määrän (18 henkilöä) sekä bruttorekisteritonniensa (kokonsa) suhteen suuremmasta päästä suomalaisia aluksia.³⁴ Alus oli rekisteröity kaukoliikenteeseen,³⁵ eikä sillä ollut säännöllistä reittiliikennettä, vaan se haki ja vei lastia lukuisiin eri satamiin. Alus oli keski-ikäinen, ehkä jo vanhemmasta päästä, samoin kuin sen henkilökunta.³⁶ Alus valikoitui tutkimuskohteeksi siten, että hain useammalle suomalaiselle varustamolle töihin ja eräs Suomen suurimpiin kuuluvista varustamoista palkkasi minut. Varustamo sijoittaa työntekijän haluamalleen laivalle.

2.1.2 Aika

Merimies tekee töitä noin puolet vuodesta, toisen puolen vuodesta hän on yleensä lomalla. Työt jaksottuvat nykyisin yleensä 2 viikosta 6 kuukauteen mittaisiksi rupeamiksi ja lomajakso on yleensä työjakson pituinen. Työjakson eli *törnin* aikana asutaan laivalla. Työjakso vietetään laivalla lähes täysin suljetussa yhteisössä. Laivoilla ei käy ulkopuolisia, ne harvat jotka siellä vierailevat, liikkuvat yleensä jollain työasialla. Maihin voi merimies mennä, jos on vapaalla ja laiva on satamassa.³⁷ Näin ei käy välttämättä kovin usein. Laivaelämälle leimautavaa on eläminen työpaikalla, ja sitä myötä ajan ja tilan ”vääristyminen” totutusta.

Alus liikennöi 24 tuntia vuorokaudessa. Satamaan tullaan tai sieltä lähdetään, lasti puretaan tai lastataan mihin vuorokauden aikaan tahansa. Siten osa miehistöstä on töissä jokaisena vuorokauden aikana. Miehistön vähennys aluksilta on johtanut siihen, että noin kolmasosa laivaväestä on kerrallaan töissä, kolmasosan levätessä ja kolmasosan ollessa vapaalla.³⁸ Laivatoimintojen kannalta ei tiistaiaamupäivä eroa sunnuntiaamuyöstä tai joulupäivästä. Laiva ei nuku.

Vapaapäiviä ei ole. Törnin eli työjakson aikana työskennellään päivittäin täysi työpäivä. Jokainen päivä on tässä mielessä samanlainen. Vuorokauttaakaan ei

³⁴ Työn kuormittavuus lastialuksella 1992, 1.

³⁵ Kaukoliikenteeseen rekisteröinti tarkoittaa, että alus saa liikennöidä joka puolella maailmassa.

³⁶ Laiva oli rakennettu 1980-luvun alussa, laivaväen keski-ikä oli hieman alle 50 vuotta.

³⁷ Työn kuormittavuus lastialuksella 1992, 2 ja 46.

³⁸ Työn kuormittavuus lastialuksella 1992, 1.

kunnioiteta. Vahtimies on töissä joka päivä esimerkiksi aamuneljästä aamukahdeksaan ja taas iltapäivällä neljästä kahdeksaan. Aika silpoontuu 12 tunnin jaksoihin ja aina kun viisari näyttää neljää, mennään töihin oli sitten aamuyö tai ei. Oltiin satamassa tai ei, myrskysi tai ei. Oli joulu tai ei. Monotonista.

Että ollaan se kuusi tai neljä viikkoa täällä ja ootetaan että pääsis pois...Ei se on melkeen heti ku sä tuut tänne kassis kanssa ja kassin tyhjennät niin sä katot almanakasta että tuolloin lähden pois.³⁹

Näin Gunnar kuvailee suhtautumistaan aikaan laivalla. Ajan mittari on siis jaksottunut normaalista poikkeavasti. Antropologi Eija-Maija Kotilaisen mukaan yksilön kokemuksiin nojaavan ajankulun lisäksi on erotettavissa yhteisön kollektiivinen ajan konstruktio, jonka rakenne vaihtelee kulttuurista toiseen.⁴⁰ Merenkulun käytäntöjen laivoille luomassa kulttuurissa voi nähdä tällaisen erillisen ajan konstruktion. Päivä ei vahtimiehellä eroa yöstä, aikaa eletään kahdentoista tunnin jaksoissa. Toisaalta pitemmän ajan mittari ei ole esimerkiksi viikko, kuukausi tai vuosi, vaan törnin pituus. Milloin pääsee lomille? Joillekin jakso on kuukausi, joillekin puoli vuotta.⁴¹ Aluksilla, jotka eivät ole puhtaasti säännöllisessä reittiliikenteessä, on yleistä, että lomille pääsy lykkääntyy muutamia päiviä, joskus jopa viikkoja.

2.1.3 Tila

Ajan tavoin myös tila hahmottuu toisin kuin maissa. Riippuen liikennöintialueesta laiva saattaa yhden törnin aikana käydä useassa maassa ja satamassa. Samaan aikaan merimiehen tila on rajattu yhteen laivaan, josta suurin osa on varattu lastille. Käytännössä ei oleskelutilaa ole kuin oma hytti, messi ja punttisali.⁴² Laivalla saa kyllä liikkua vapaasti, mutta meluisa konehuone tai sotkuinen keulasoppi⁴³ eivät ole laskettavissa virkistystiloihin. Merimiehen asema on siis

³⁹ Haastattelu 9/3.

⁴⁰ Kotilainen 1994, 5.

⁴¹ Kuuden kuukauden työjaksoja on nykyisin lähinnä vain mukavuuslippulaivoissa, joissa työskentelee myös suomalaisia merimiehiä. Suomen lipun alla seilaavissa aluksissa työjakso on yleensä lyhyempi.

⁴² Ko. aluksella ruokailutila ja vapaa-ajanviettotila (jossa oli tv) olivat yhdistetty samaksi huoneeksi.

⁴³ Keulasoppi on aluksen keulassa sijaitseva varasto.

paradoksaalinen: toisaalta hän liikkuu laivan mukana maapallolla laajalla alueella, mutta hänen oma liikkumatilansa on suppea. Maihin voi toki vieraassa satamassa mennä, mutta laivan 24-tuntisesta liikennöinnistä ja omista vahtivuoroista johtuen aikaa ei kovin usein liikene. Satama-ajat ovat lyhentyneet, eikä oma vahtivuoro osu aina yksiin satamassaoloajan kanssa. Lisäksi satamat sijaitsevat monasti kaukana asutuskeskuksista, tämä pitää erityisesti paikkansa öljysatamien kohdalla.⁴⁴

2.1.4 Laivayhteisö

*Et jos ruvetaan juttelemaan, et mimmonen työpaikka tää on, et onks tää demokratiaa... sen voi kyl unohtaa tääl kokonaan.*⁴⁵

Näin kuvailee päällystön jäsen Tapio laivaa työympäristönä. Laivayhteisöä leimaavat tarkat säännöt, sekä kirjoitetut että kirjoittamattomat, jotka juontuvat merilainsäädännöstä sekä vakiintuneista tavoista, joista monilla on juurensa jo purjelaiva-aikakaudella. Lisäksi laivayhteisö on varsin hierarkkinen, kapteenin valta on perinteisesti ollut ehdotonta.⁴⁶ Hierarkkisuus tuntuu koko laivaorganisaatiossa: yliperämiehen sana on tärkeämpi kuin perämiehen, perämiehen sana tärkeämpi kuin pursimiehen, pursimiehen tärkeämpi kuin matruusin.⁴⁷ Jokaisella on tarkoin määrätty tehtävänsä, ja niistä ei juuri jousteta. Laivalla kansimiehistö auttoi hieman toisiaan, mutta käytäntönä oli että jokainen teki vain ja ainoastaan omat tehtävänsä. Kaikki tämä heijastui myös vapaa-ajankäyttöön laivalla sekä laivan ilmapiiriin: päällystöllä ja miehistöllä oli erilliset messinsä. Antropologi Eija-Maija Kotilaisen mukaan yhteisö laatii kulttuurisesti määritetyt sääntönsä, jotka organisoivat tilaa esimerkiksi sosiaalisesti rajattuihin alueisiin.⁴⁸ Tällaisia olivat erilliset messit; toisen ryhmän messiin ei juuri menty. Parikymmentä vuotta seilannut miehistön jäsen Ritva kertoo:

⁴⁴ Työn kuormittavuus lastialuksella 1992, 2.

⁴⁵ Haastattelu 1/15.

⁴⁶ Bergholm 1996, 4.

⁴⁷ Työn kuormittavuus lastialuksilla 1992, 8-40.

⁴⁸ Kotilainen 1994, 3.

*Täällähän on jyrkkä raja uffarit ja miehistö, se on todella niin jyrkkä raja etten mä oo missään laivassa niin jyrkkää rajaa nähny...ei näit vois samaan messiin pistää, ovat niin kaavoihin kangistuneita.*⁴⁹

Merkillepantavaa laivaelämässä on, että koko työjakso vietetään samojen ihmisten kanssa, mitä tahansa laivalle sitten tehdäänkin. Tapaat työtoverisi työmaalla, jaat lounaan heidän kanssaan. Tähän se yleensä loppuu maapuolen töissä. Mutta merillä jaat myös aamiaisesi, päivällisesi ja välipalasi noiden ihmisten kanssa. Illalla menet katsomaan televisiota ja siellä he ovat, työtoverisi. Kuten myös punttisalilla ja saunassa. Sinua lykästää, vapaavahtisi osuu sopivasti satamaan tulon kanssa. Kenen kanssa lähdet vieraan maan outoon kaupunkiin? - Laivatoverisi. Merimies viettää puolet vuodesta eläen laivalla. Hän ei kuitenkaan valitse elinkumppaneitaan.

Meri työpaikkana ei enää ole kovinkaan vaarallinen, meri on enää harvan hauta.⁵⁰ Kuitenkin se luo työhön tietyn vaaran elementin. Pertti kuvailee suhdettaan mereen:

*Yli kaksikymmentä vuotta ollu merellä. Sitä pitää kunnioittaa tuota merta...tein semmosen suhteen tuohon mereen että se on aina ykkönen ...ja minä oon vasta toinen.*⁵¹

*Kaks kertaa olen pelastunut merestä ja yks mustalainen povas mulle linja-autoasemalla että se on kuule niin Nieminen että kolmannella kerralla sä jäät mereen...saa nähdä sitte.*⁵²

Näin kertoo vuosikymmeniä meriä seilannut Oskari. Laivaväki on aina riippuvaisia toisistaan, työtehtävät ovat selkeästi jaettu, ja jokaisen oletetaan hoitavan tehtävänsä jämptisti. Työtovereihin on voitava luottaa sillä pahimmassa tapauksessa riittää, että yksi haluaa tuhota laivan, kuten ote kenttäpäiväkirjastani osoittaa:

Sytyttämättömien tulitikkujen laiva. Täällä me ollaan ja kärvistellään, eikä siihen tarvita kuin yksi tulitikku. Försti kertoi mulle tänään vahdissa, että jos täysi öljytankkeri syttyy, ei se räjähdä vaan palaa, koska kaasuseos on liian rikasta. Todellisen vaaran muodostaa tyhjä tankkeri, koska silloin muodostuu tankkeihin

⁴⁹ Haastattelu 18/7. Uffari tarkoittaa päällystön jäsentä.

⁵⁰ Laivojen tekninen kehitys, merikorttien ja väylien parannukset, siirtyminen moottorialuksiin, koulutus jne. ovat vaikuttaneet meriturvallisuuteen huomattavasti.

⁵¹ Haastattelu 5/10.

⁵² Haastattelu 15/3.

*sopivaa kaasuseosta. Ei muuta kuin yksi stidi tankkiin ja koko roska räjähtää ilmaan. Ei siihen mene kuulemma kuin minuutti, niin että pelastusveneille on turha rynnätä.*⁵³

Etenkin tulenarkaa lastia kuljettavalla säiliöaluksella voi yksi henkilö kirjaimellisesti räjäyttää kaiken ilmaan. Turvallisuus ja viime kädessä oma henki on uskottava muille laivatovereille. Tässä mielessä laivalla kaikki todellakin ovat samassa veneessä. Siksi jokaista arvostetaan etenkin ammatti-ihmisenä, ja työn laiminlyömistä katsotaan heti pahalla silmällä.

2.1.5 Miesten maailma

*Jaa että nainen konehuoneessa...sen täytyy pystyy tekemään kaikkii niitä töitä mitä siellä on, vaikka se ois KUINKA inhottavaa ja likaista...et permanentti menee ja kynnet katkee. Mut niin se vain on, et siinä pitäis olla semmonen miesmäinen tyyppi... suhtautuu asioihin sillai suoraviivasemmin, et ei niin emotionaalisesti.*⁵⁴

Tämä on haastateltavan vastaus kysymykseen, miksei konehuoneessa työskentele juuri lainkaan naisia. Kun miesten ja naisten erilaisina pidettyjä tunnereaktioita kohdellaan organisaatiossa sukupuoleen kiinnittyneinä ”vakioina”, voidaan toiselta sukupuolelta evätä pääsy tiettyihin töihin,⁵⁵ kuten tämä esimerkki osaltaan esittää. Laiva on miesten maailma. Merenkulun historiasta johtuen ei naisia perinteisesti ole laivoilla paljoakaan työskennellyt. Naisia ei ennen 1970-lukua rahtilaivoilla liiemmin näkynyt. Jo nimikkeistö laivalla kielii tästä: on merimies ja miehistö, ja miehistössä kansimies, moottorimies, sähkömies sekä konekorjausmies. On vahtimiehiä ja päivämiehiä, ja komentosillalla häärrää perämies. Sukupuolta ei titteleissä kysellä, vaan merimies on merimies, oli sitten vaikka nainen. Miehet ovat luoneet oman kulttuurinsa laivoille, ja naiset jotka laivoilla nykyisin työskentelevät, saavat pelata näillä säännöillä. Kuten yllä olevasta lainauksesta ilmenee, hyväksytään nainen laivalle vain, jos hän käyttäytyy kuin mies. Merkitystä on myös sillä, mitä työtä hän laivalla tekee. Nainen hyväksytään paremmin byssan puolelle kuin täkille, koneeseen tai komentosillalle.⁵⁶ Laiva

⁵³ Kenttäpäiväkirja 16.11.1996. Försti tarkoittaa yliperämiestä.

⁵⁴ Haastattelu 3/4.

⁵⁵ Deetz 1992, 191.

⁵⁶ Byssa tarkoittaa keittiötä tai talouspuolta, täkki on kansi, kansipuoli.

työpaikkana toistaa yhteiskunnassa vallitsevaa jakoa, jossa enemmistö naisista palvelee, hoitaa ja kasvattaa ihmisiä, kun enemmistö miehistä valmistaa, käsittelee ja siirtää esineitä.⁵⁷ Paavo Nikula kertoo kokemuksistaan laivoilta 1950- ja 60-luvuilta, ja siitä kun naiset tulivat laivoille.⁵⁸ Nikula kertoo siitä kuinka ”tytöt pärjäsivät kivasti”. Ennen naisten tuloa laivoille hoidettiin kaikki laivatyöt, mukaan lukien tiskaaminen, torppaus⁵⁹ ja pyykinpesu, miesvoimin. Talouspuolen töitä ei Nikulan mukaan arvotettu muita alemmiksi. Tämä Nikulan hehkuttama tasa-arvoisuus kesti ilmeisesti niin kauan kun naisia ei laivoilla ollut, sillä kun he tulivat, tulivat he byssaan ”naisten töihin”. Pärjätäkseen merillä on naisen omaksuttava miehiset toimintamallit ja tavallaan hylättävä oma sukupuolensa. Oma selviytymisstrategiaansa merillä kuvailee jo pari vuosikymmentä seilannut Leena:

Mä oon omasta mielestäni onnistunu siinä että mä asennoidun niin että kun mä astun laivaan mä oon semmonen sukupuoleton olento...siis jokainen saa suhtautua muhun miten haluaa. Mutta mä oon hyvin vähän edes työaikana käyttäny semmosta sanaa ku nainen.⁶⁰

Naisen työn laatua tarkkaillaan myös toisella tavalla kuin miesten, ja virheisiin puututaan helpommin. Leena jatkaa:

Se on kyllä et sit ku mä oon tehny virheitä niin kyllä niistä jaksetaan jauhaa ja toittottaa ja mulle sanotaan paljon helpommin että ei tota noin tehdä, ku jollekin äijälle... Mutta se on vaan niin että äijällä on kynnys matalampi mennä sanomaan naiselle ku äijälle.⁶¹

2.2 Tutkijan paikka kentällä

Tutkijan positio on tarpeellista selvittää, jotta lukija pystyisi arvioimaan, miten suhtautuminen tutkijaan laivalla vaikutti haastatteluihin ja kenttähavaintoihin. Kvalitatiivisen tutkimuksen ollessa kyseessä tutkijalla on aina merkittävä rooli saatavan aineiston muodostamisessa, onhan hän itse tutkimusväline.⁶² Jos

⁵⁷ Kinnunen ja Korvajärvi 1996, 11.

⁵⁸ Nikula 1998, 85–86.

⁵⁹ Torpata tarkoittaa siivoamista.

⁶⁰ Haastattelu 7/4.

⁶¹ Haastattelu 7/4.

⁶² Grönfors 1982, 13.

tutkimuksen olisi tehnyt eläkeikää lähentelevä miespuolinen laivanpäällikkö, olisivat tulokset todennäköisesti ainakin osittain erilaisia. Siksi on tarpeellista arvioida, miten tutkijaan suhtauduttiin kentällä, mistä asioista oli etua ja mistä mahdollisesti haittaa. Kuvailemalla laveasti tutkijapositioni pyrin samalla valaisemaan laivatodellisuutta.

2.2.1 Asemani työntekijänä

Puolimatrussi yleistoimihenkilö (yt)

Pleissasimme poosun kanssa marakattinarut pelastusveneiden päällä vaijerissa roikkuviin kousseihin. Jumalauta että oli kylmä näpeistä ja hermot meinasivat mennä. Huomasin, että aloitus, jonka poosu oli marakattinaruuni tehnyt, oli mennyt päin vittua, mutta ei poosu sitä uskonut. En kuitenkaan hermostunut hänelle ääneen, kirosin vain pari kertaa köyttä. Kun sitten pleissasin seuraavan koussin nopeasti ilman hänen ”apuaan”, sanoi poosu että tyttöhän oppii nopeasti.⁶³

Ote kenttäpäiväkirjastani kuvaa arkeani laivalla. Olin laivalla töissä puolimatrussi yt:nä. Puolimatrussi on laivan hierarkiassa alhaalla, ellei alimmaisena. Puolimatrussi ei suunnittele, käske tai organisoi, vaan suorittaa muiden antamia tehtäviä.⁶⁴ Puolimatrussi on ikäänkuin oppipoika, ”nuorempi ammattilainen”. Häneltä ei odoteta samanlaista vankkaa ammattitaitoa ja kokemusta kuin esimerkiksi matruuseilta, jotka periaatteessa tekevät samoja töitä.⁶⁵ Konepuolellakin puolimatrussi on alin suoritettava porras. Puolimatrussi yt:n koulutus kestää nykyään peruskoulupohjaisena lukuvuoden, ja ylioppilaspohjaisena lukukauden.

YT tarkoittaa yleistoimihenkilöä, eli esimerkiksi kansipuolen työntekijällä on myös pätevyys konepuolelle, tai päinvastoin.⁶⁶ Nykyisin on myös talousosaston yt-henkilöitä, jolloin heillä on pätevyys myös kansi- tai konepuolen töihin,

⁶³ Kenttäpäiväkirja 14.11.1996. Pleissaus on köysipujostyo, poosu on pursimies ja marakattinaru on köysi, jonka avulla voidaan kiivetä aluksesta pelastusveneeseen. Koussi on metallista tehty lenkin vahvennin.

⁶⁴ Tissari 1993, 2.

⁶⁵ Tissari 1993, 2.

⁶⁶ Tissari 1993, 3.

useimmiten kuitenkin kansipuolen. Käytännössä puolimatrusi yt tekee työnsä kansipuolella, mutta jos tarve vaatii, siirtyy hän koneosastolle.

Puolimatrusit ovat usein melko nuoria. Tämä johtuu siitä, että aiemmin puolimatrusista saattoi kohota matruusiksi työkokemuksen eli palvelusajan perusteella. Lisäksi osa puolimatruseista haluaa perämieheksi. Perämiehen pätevyys vaatii koulutuksen, sekä praktiikkaa laivoilla kansipalveluksessa, joka useimmiten haetaan juuri puolimatrusina.

Työnimikkeeni laivayhteisössä sijoitti minut miehistön messiin, ja tämä vaikutti varmasti käsityksiini laivayhteisöstä. Päälystön ja miehistön messien erottelun takia en ollut koskaan kuuntelemassa päälystöpuolen ruokajuttuja. Haastattelujen avulla uskon saaneeni kuitenkin riittävän laajennuksen näkökulmaan, jotta voin tehdä päätelmiä koko laivayhteisöstä. Uskon vakanssin olleen sopivan tutkimuksen kannalta. Hierarkian alimmaisena en uhannut ketään kysymyksilläni. Uskoisin, että päällikön suorittama kysely esimerkiksi työtyytyväisyydestä tai alkoholin käytöstä olisi tuonut erilaiset vastaukset.

Vikaeiraaja

Olin laivalla vikaeiraajana. Vikaeiraaja on laivaslangia ja tarkoittaa tuuraajaa, sijaista, joka kuuluu ko. ajan laivan henkilökuntaan ja miehistöluetteloon.⁶⁷ Vikaeiraajan työsuhde on aina määräaikainen ja usein hän on laivalla tuuraamassa henkilöä, joka on sairastunut tai opiskelemassa. Tästä johtuen vikaeiraajalla ei ole vakiintunutta asemaa laivayhteisössä sosiaalisella tasolla. Minulle esimerkiksi neuvottiin, missä minun olisi hyvä istua ruokailun aikana, ja mitkä paikat olivat ehdottomasti kiellettyjä.⁶⁸ Sellaista kirjoitettua sääntöä ei ole, että joillakin työntekijöillä olisi erioikeus varata itselleen tietty paikka messissä, mutta kirjoittamattomana tuo sääntö pätee yhtä kaikki. Laivalla kävi kerran niin, että vain päiväksi maista pääkoneen mäntää vaihtamaan tullut työläinen, joka ei tiennyt

⁶⁷ Tissari 1993, 62. Tissari käyttää termiä ”vikarieerata”.

⁶⁸ Kenttäpäiväkirja 1.10.1996.

messin tapoja, istahti tällaiselle paikalle. Paikan omistaja oli tapahtuneesta niin tuottunut, ettei tullut sinä päivänä syömään ollenkaan päivällistä.⁶⁹

Vikaeiraajiin ei ehkä aina jakseta tutustua kovin aktiivisesti. Kaiken kaikkiaan tutustuminen ainakin tutkittavalla aluksella tuntui tapahtuvan hitaasti. Tyypillistä informanteille oli haastattelussa todeta, että eivät he nyt vielä oikein tunne laivansa väkeä, kun ovat olleet töissä kyseisellä aluksella vasta esimerkiksi vuoden.⁷⁰ Itse otin aktiivisen roolin laivatovereihin tutustumisessa, motiiveinani toisaalta tutkimukseni suorittaminen ja toisaalta avoin luonteeni. Vietin paljon aikaa messissä, aloitin jutustelun ja kyselin kaikenlaista laivatovereiltani. Taktiikkani tuottikin tulosta: pikkuhiljaa laivaväki alkoi puhua kanssani. Sain jään murrettua lähes kaikkien kohdalla.⁷¹

Laivalla vikaeiraukseni luultavasti auttoi tutkimuksen tekemistä. Koska minulla ei ollut vakiintunutta asemaa laivayhteisössä, ja koska oli yleisesti tiedossa, etten työskentelisi siellä pitkään, oli liikkumavapauteni suurempi sosiaalisella kentällä. En ollut henkilönä ehtinyt loksahda tiettyyn lokeroon ihmisten mielissä. Lisäksi tietoisuus siitä, että kenttätöön tehtyäni lähtisin laivalta tietoineni, helpotti todennäköisesti avautumista haastatteluissa. Informanttien ei tarvitsisi nauttia aamiaistaan päivittäin kanssani sen jälkeen kun olivat kertoneet, etteivät naiset sovi laivalle.

Luulen, että minut asetettiin lisäksi kategoriaan ”merielämää kokeilevat”. Tämä luokka on varattu minun kaltaisilleni ihmisille, jotka tulevat katsomaan millaista merillä on, eivät suunnittele merille jäämistä ja lähtevätkin usein pois muutaman törnin jälkeen. Useimmiten he ovat juuri puolimatuuseja, koska tuo ammatti tarjoaa nopeimman tien merille, nykyisin kun ei rahtialuksille pääse töihin ilman koulutusta tai merenkulkualan kokemusta.

Kokemattomuus, nuoruus ja naiseus

⁶⁹ Kenttäpäiväkirja 2.11.1996.

⁷⁰ Haastattelu 1/11.

⁷¹ Kenttäpäiväkirja 1.10 - 17.11.1996.

Tänään oli pelastusveneharjoitukset. Ajelimme pitkin vuonoa ja kurvailimme. Oli kivaa, aurinko paistoi. Otto eli väliperämies selitti minulle koko ajan mitä yksinkertaisimpia asioita tyyliin ”tässä on naru”. On se varmaan kivaa heille että pääsevät pätemään. He eivät (siis nämä vanhat parrat, joille olen ”tyttö”) kysy mitä tiedän, vaan selittävät minulle itsestäänselvyyksiä. Ei se minua kauheasti stressaa.⁷²

Tuo oli ote kenttäpäiväkirjastani oltuani laivalla puolitoista kuukautta. Työkokemuksestani kyseltiin, ja päällystöstä ainakin osa oli varmasti nähnyt paperini. Minuun suhtauduttiin hyvin opettavaisesti, mikä oli luonnollisesti oikeutettua, olinhan ensimmäisessä työpaikassani rahtialuksilla. Tässä on hankala vetää rajaa siihen, mikä johtui kokemattomuudestani, sukupuolestani, nuoruudestani tai siitä, että olin yliopistolta. Joka tapauksessa minulle opetettiin myös sellaisia asioita, joiden pitäisi olla merikoulun käyneelle itsestään selvyyksiä, kuten ”tämä on köysi”, ”...ja tämä pelastusvene” jne. Kokemattomuuteni huomioitiin myös pienimuotoisilla, mutta lempeillä juksausyrityksillä. ”Käytös hakemassa vanavesikaapin avaimen” oli yksi näistä.⁷³ Vanavesikaapin avaimen hakuretki on eräs perinteinen jallitus, joka tehdään uusille ammatinharjoittajille. Vanavesi on se uoma, joka jää veteen achterin taakse aluksen kulkiessa merellä. Ideana on laittaa tulokas hakemaan vanavesikaapin avainta päälliköltä, ja siten nolata itsensä.

Olin yli kaksikymmentä vuotta nuorempi kuin laivaväen keski-ikä. Tämä vaikutti tietenkin ihmissuhteisiin laivalla. Ehkäpä olin jonkinlainen maskotti miehistölle, minulle tultiin usein puhumaan hitusen isällisesti. Suuri ikäero, taustan ja yhteiskunnallisen aseman (yliopiston opiskelija vrt. pitkän linjan merimies) ohella, vaikutti varmasti sosiaaliseen kanssakäymiseen. Loppujen lopuksi minulla oli hyvin vähän yhteistä keskusteltavaa heidän kanssaan. Tuntui, että suosituimmat keskustelunaiheet olivat vanhat minulle tuntemattomat työkaverit, entiset palveluslaivat, kalastus, viina ja tv-ohjelmat. Näistä pystyin osallistumaan viimeiseen, ja siitä puhuimmekin usein. On myös huomioitava, että huomattavan ikäeron takia eivät merimiehet kenties halunneet jakaa joitakin ajatuksiaan kanssani. Miksi keskustella kolmekymmentä vuotta kestäneen avioliiton kriisistä reilun parikymppisen keltanokan kanssa? Päivikki Suojanen kirjoittaa elämäkokemuksen ja kokemattomuuden vaikutuksesta tutkimuksen

⁷² Kenttäpäiväkirja 8.11.1996.

⁷³ Kenttäpäiväkirja 7.10.1996.

näkökulmaan,⁷⁴ mutta mielestäni sen voi laajentaa kattamaan sitä informaatiota mitä tutkija kentällä pystyy keräämään.

Entä vaikuttiko sukupuoleni asemaani laivayhteisössä? Kun kyseessä on perinteisesti miehinen yhteisö, jossa vielä tänä päivänäkin on vain vähän naisia, voin vastata vain: varmasti. Kuten tanskalainen antropologi Kirsten Hastrup huomauttaa, omassa kulttuurissaan toimiva antropologi määrittyy kentällä ensisijaisesti sukupuolensa kautta, koska muita näkyvämpiä erottavia piirteitä ei ole.⁷⁵ Tutkittavassa kulttuurissa rakentuneet sukupuoliroolit vaikuttavat siihen, millaista tietoa tutkijan on mahdollista saada, ja miten hänet sijoitetaan ko. kulttuuriin.⁷⁶ Tutkijan sijoittuminen kulttuuriin taas vaikuttaa siihen, miten hän läsnäolollaan on mukana luomassa tutkittavaa todellisuutta. Naisenrooliani monimutkaisti ehkä hieman se, että olin laivalla perinteisissä miesten töissä. Nuori nainen ja miesten työt - onneksi en ollut laivalla ensimmäinen tuossa asemassa.

Minuun suhtauduttiin kaiken kaikkiaan asiallisesti. Joskus työnjohto antoi minulle ehkä hitusen kevyempiä töitä kuin muille työntekijöille, mutta he olisivat voineet tehdä sen jonkun miehenkin kohdalla, sillä työtovereihini kuului eräs erityisen riski mies, joka näytti mielellään voimiaan. Muut työtoverit auttoivat minua usein raskaissa tehtävissä, mutta niin autoin minäkin heitä. Kaiken kaikkiaan on hankala sanoa, kuinka paljon minuun suhtauduttiin toisin kuin johonkuhun mieheen, ja paljonko kyseessä oli yhteistyö ja kaverin jelpminen. Haastatteluissa kävi kyllä ilmi, että osa laivaväestä ei pitänyt laivaa naisille sopivana paikkana, osa naisten naiseuden takia (he pitivät naisen luonnetta laivaan sopimattomana), osa voimien puutteen takia.⁷⁷

Esimerkkinä epäilevästä suhtautumisesta kykyyni hoitaa työt sukupuoleni takia kävi kerran, että meidän kansimiehien piti raahata varsin raskaat pitkät luotsileidarit (kumipuolaiset köysitikkaat, n. 18 metriä pitkät, joiden avulla luotsi nousee laivaan tai lähtee laivasta) tavallisesta käytännöstä poikkeavasti ahterissa olevaan konttiin tai lehmänsillalle.⁷⁸ Tämä työ tehdään usein yksin. Eräs matruusi epäili ääneen, että joiltakin se jää tekemättä, tarkoittaen minua. Kun sitten

⁷⁴ Suojanen 1997, 155.

⁷⁵ Hastrup 1987, 96.

⁷⁶ Pesonen 1997b, 179.

⁷⁷ Haastattelut: 3, 9, 12.

⁷⁸ Lehmänsilta on säiliöaluksessa perästä keulaan kulkeva kaiteellinen silta.

myöhemmin tiedettiin, että ensimmäisen yksinnosto osuisi minun työvuorolleni, tuli hän sanomaan, että se riittää, jos nostan ne reelingin⁷⁹ yli ja sidon sitten kiinni. Muu porukka oli vapaalla ja minä jaksoin kuin jaksoinkin kantaa yksin leidarit lehmänsillalle. Seuraavana aamuna tuli tuo epäilijä ihmettelemään ääneen minulle, että olinko minä todella kantanut leidarit yksin, ja että ei nyt olisi tarvinnut.⁸⁰ Tällä teolla ansaitsin hyväksynnän häneltä. Jos olisin tiennyt sen aiemmin, olisin toki pyrkinyt näyttämään voimani jo törnin alussa. En ollut ymmärtänyt, että hän ei oikein hyväksynyt minua, kun oli kuitenkin käyttäytynyt edessäni melko korrektisti. Tiettyä naiiviutta minulta siis.

Toinen esimerkki siitä, miten minuun suhtauduttiin naispuolimätriusina oli se kun talven tullen piti suojata kansirakenteita jäältä peittämällä ne pressuilla. Osa pressuista piti sitoa noin kolmen metrin korkeuteen, ja yksi noin viiden metrin korkeuteen. Aluksen kansi, kuten tikkaatkin, olivat jäisiä ja siten erittäin liukkaat. Sen kertainen työparini - pumppumies - mutisi, että ”toi on sit toi vika toi korkee ja kyllä sinnekin pitää laittaa pressu, mut ei taia onnistuu sulta...vanhan ihmisen täytyy mennä...” Otin pressun ja lähdin kiipeämään tikkaita. Saman tien muuttui ääni kellossa: ”Hei oo varovainen...ne on tosi liukkaat... kyllä mä teen sen... jos rupee pelottaan niin tuu heti alas...”. Kiipesin ylös, sidoin pressun ja tulín alas.⁸¹ Nämä kaksi esimerkkiä kuvaavat hyvin, miten ainakin osa porukasta suhtautui minuun. Vanhemmat miehet saattoivat ehkä tiedostamattaankin suhtautua minuun hieman isällisesti.⁸² He olettivat, etten pysty suorittamaan tiettyjä tehtäviä, ja kohtelivat minua sen mukaisesti. Sitten kun suoriuduinkin, oli ihmetys suuri. On hankala kuvitella, että nuoreen mieheen olisi suhtauduttu tällä tavalla. Nämä ovat kuitenkin tiettyssä mielessä ääritapauksia ja ymmärrettäviä, sillä monet työtehtävät olivat voimia vaativia. Arki sujui hyvin ja joustavasti, enkä joutunut kuuntelemaan liiemmin alentavia huomautuksia. Poikkeus vahvistaa säännön, sanotaan:

Juttelin Vääksyn kanssa, se ei puhunut muusta kuin panemisesta. Kun yritin saada hänet haastatteluun, hän sanoi että ”jos haluat tietää miten vapaa-aika kuluu, niin tiedoksi että panettaa - seksiä ajatellen ja miettien että miten nätiltä puolikkaalta saisi.”⁸³

⁷⁹ Reelinki tarkoittaa aluksen laidasta ylöspäin nousevaa parrasta.

⁸⁰ Kenttäpäiväkirja 15.11.1996.

⁸¹ Kenttäpäiväkirja 14.11.1996.

⁸² Vrt. Easterday, Papademas, Schorr and Valentine 1994,65.

⁸³ Kenttäpäiväkirja 10.10.1996.

Jutut olivat välillä ronskeja. Ehdoton enemmistö käyttäytyi minua kohtaan kuitenkin täysin asiallisesti. Miehistä leikkiäkin laskettiin, kuten varoitus siitä että rintaliiveistä saa tankkilaivaihottumaa, osoittaa.⁸⁴ Tuollaisille puheille vain nauroin. Hyttiini ei kukaan yrittänyt tunkea. Tosin syntymäpäivänäni porukka nauroi, että synttärilahja odottaa sitten vällyjen välissä.⁸⁵ Tämän tapaista lempeää herjanheittoa oli paljonkin, mutta todella härskejä juttuja ei minun kuullen puhuttu. Sitä en voi tietää, mikä tilanne oli silloin kun en ollut paikalla.

Haastattelujen kannalta sukupuolellani ei liene ollut liiemmin merkitystä. Kiinnostuksen kohteena olleet aiheet eivät olleet sellaisia, joihin uskoisi haastattelijan sukupuolen vaikuttavan. Haastateltavat puhuivat usein aika suorasukaisesti, enkä usko että he olisivat jättäneet tärkeinä pitämiään asioita sanomatta, koska haastattelija oli nainen. Saattaa olla, että laivaväki siivosi hieman kieltään läsnä ollessani. Ja uskon, että leikkiä laskettiin enemmän.

2.2.2 Asemani tutkijana

Yliopiston tutkija

Miten yliopistotaustani vaikutti? Mennessäni laivalle vain kapteeni ja försti tiesivät, että minulla oli yliopistotausta ja että suunnittelin tutkimusta. Pyysin etteivät he kertoisi asiaa eteenpäin, ja lupaus pitikin melko hyvin. Viikon laivalla oltuani kerroin sitten laivaväelle toivovani heiltä haastatteluja. Sitä ennen monet pitivät minua Kotkan Ammattikorkeakoulun merikapteeninlinjan kasvattina, mitä he eivät liiemmin arvostaneet. Kerroin heille, etten tähtää merikapteeniksi enkä edes perämieheksi, ja sen miehistö hyväksyi paremmin. Kun sitten viikon kuluttua paljastin todellisen syyn laivalla olooni, ei suhtautuminen mielestäni liiemmin muuttunut. Yliopistotaustani ei tuntunut heitä kiinnostavan. Tosin eräs perämies innostui siitä niin, että tuli aina kertomaan minulle näkemyksiään historiasta, ja

⁸⁴ Eräs laivatoverini tuli kertomaan minulle pilke silmäkulmassa, että hän vain ystävällisyyttään varoittaa minua jättämään rintaliivit pois: niistä näet saa tankkilaivaihottumaa.

⁸⁵ Kenttäpäiväkirja 26.10.1996.

väitti monasti minun kouluja käyneenä ymmärtävän jotain muita kansimiehiä paremmin.⁸⁶

Yliopistotaustastani ei ikinä naljailtu, joten mysteeriksi jää, miten se vaikutti laivaväen suhtautumiseen. Luulisin, että ainakin päällystö suhtautui minuun myönteisemmin kuin tavalliseen puolimatrussiin. He olivat kiinnostuneita tutkimuksen kulusta, kun taas miehistö ei juuri kiinnittänyt huomiota haastattelupuuhiini. Koko laivalla työskentelyaikani ei yksikään miehistön jäsen viitannut tutkimukseeni tai kysynyt muusta kuin haastattelujen sujumisesta.

Sukunimen aiheuttama väärinkäsitys

Odottamatonta oli, että minut miellettiin erään varustamossa merkittävässä asemassa toimivan henkilön sukulaiseksi saman sukunimen perusteella. Koska tämä henkilö on varustamon puolella tärkeä, pelättiin minun olevan jonkinlaisen kielikellon, etenkin kun haastatteluissa sivuttiin myös työtyytyväisyyttä ja alkoholin käyttöä. Tähän en ollut osannut varautua, ja epäilen ainakin kahden haastattelun menneen sivu suun tämän oletetun sukulaisuussuhteen takia. Kuulin, että toinen pumppumies piti minua henkilöstöpäällikön veljentyttärenä, ja oli varoittanut siitä muitakin.⁸⁷ En pystynyt torpedoimaan tätä harhaluuloa, koska sitä ei kerrottu minulle ennen kuin epäilijä oli jo ehtinyt lähteä lomille. Jälkikäteen on mahdoton sanoa, paljonko nimien yhtäläisyys suhtautumiseen minuun vaikutti, mutta aina kun se tuli puheeksi, kerroin heti miten asia oli. Päällystö otti itse yleensä asian puheeksi kysyen suoraan, mikä sukulaisuussuhteemme oli, miehistö ei.

⁸⁶ Kenttäpäiväkirja 15.10.1996 ja 18.10.1996.

⁸⁷ Kenttäpäiväkirja 12.11.1996.

2.2.3 Miten itse suhtauduin asemaani

Menin laivalle töihin monesta syystä. Päällimmäisenä kummitteli kenttätutkimus ja mahdollisuus saada kerättyä materiaalia pro gradu-työtäni varten. Tämä ei ollut kuitenkaan ainoa syy: halusin merille.

Lukiessani nyt kenttäpäiväkirjaani, törmään usein lauseeseen ”tunnen viihtyvänä täällä”. Mennessäni laivalle töihin, pidin sitä jonkinlaisena tulikokeena. Mietin, pärjäisinkö tutkijana kentällä. Huomasin kuitenkin pian, ettei laivan väki suhtautunut minuun hyljeksien, vaan olin heille työkaveri. Tutustuin heihin, opin tuntemaan heidän metkujaan ja he minun...lähtiessäni laivalta ei päällimmäinen ajatukseni suinkaan ollut ”huh, selvisinpä!”, vaan pikemminkin hitusen haikea ”ai, nyt se on jo ohi...ehkä palaan vielä”. Minä viihdyin laivalla, ja voisin palata sinne töihin ilman mitään tutkimuksellista tekosyytäkin. Tutkijan rooli oli eräs roolini siellä, muttei suinkaan aina päällimmäinen. Uskontotieteilijä René Gothóni käsittelee aihetta eläytymisen ja etäytymisen termein. Tutkijan tulisi kenttätöössään pystyä eläytymään tutkittaviinsa, mutta toisaalta pystyttävä myös etäytymään tutkimuskohteestaan, jotta tieteenteon kriittisyys ei kärsisi.⁸⁸

Tein täyttä työpäivää puolimatrueusina. Työ merillä tuntui välillä raskaalta: joka päivä töitä, herätys usein jopa kolmasti vuorokaudessa ylitöiden takia, uuden oppiminen, laivaelämään ja työyhteisöön sopeutuminen - unohtamatta haastatteluiden sopimista ja tekemistä. Vaikka pyrinkin suhtautumaan alati valppaana ympärillä tapahtuviin asioihin - kirjoittaakseni ne sitten myöhemmin kenttäpäiväkirjaan - olin minä ennen kaikkea työnsä mahdollisimman hyvin suorittava puolimatrueusi. Lysähtäessäni aamukolmelta messin sohvalle odottelemaan stand-by'ta⁸⁹ en mieltänyt itseäni vähimmässäkään määrin tutkijaksi, vaan vain tuiki väsyneeksi puolimatrueusiksi, joka oli pian menevä kiskomaan köysiä achteripakalle.⁹⁰ Kenttätöössä minusta tuli merimies, siis tuo mitä olin tutkimassa. Laivan maailmasta tuli hetkeksi minun maailmani.⁹¹

⁸⁸ Gothóni 1997, 142.

⁸⁹ Aluksen kiinnitys alkaa ilmoituksella ”stand by”, jolloin lähdetään kiinnittämään alusta (Tissari 1993, 22).

⁹⁰ Achteripakka tarkoittaa aluksen peräkantta.

⁹¹ Vrt. Gothóni 1997, 141.

Identiteettiä ei tarvitse nähdä muuttumattomana. Yksilön identiteetti muuttuu hänen elämäntilanteensa myötä. Mutta kuinka nopeasti se voi muuttua? Vaarana on sekoittaa identiteetin ja roolin käsitteet toisiinsa. Rooleja voi olla useita jopa yhden päivän aikana, mutta identiteetin muodostuminen vaatii aikaa. René Gothóni kirjoittaa prosessista, jossa tutkijasta tulee lyhyeksi aikaa se mitä hän on tutkimassa. Gothónin mukaan tutkija ei kuitenkaan menetä identiteettiään, vaikka hän jonkin aikaa katseleekin maailmaa tuosta uudesta näkökulmasta.⁹² Mutta voiko noin tehdä ilman, että se jättää jälkiä tutkijan omaan identiteettiin? Voiko elää aidosti jotain kokemusta ja hypätä sitten takaisin täysin samoihin vanhoihin saappaisiinsa? Etenkin jos kysymyksessä on pitempikestoinen kenttätöjakso ja prosessi on alkanut jo ennen tutkimuspäätöstä, on pohdittava mistä positioista tutkija loppujen lopuksi tutkimusaihettaan lähestyy.

Liekö syynä kokemattomuuteni kenttätössä, minulle vieraaseen suljettuun yhteisöön sopeutuminen vai rankka työrytmi - nyt jälkeinpäin tuota aikaa muistellessani tuntuu siltä, että tutkijanroolini oli minulta välillä kateissa. Kaiken uuden oppiminen ja totaaliseen yhteisöön sopeutuminen oli kenties liikaa kerralla. Mutta onko tuo objektiivisuuteen ja sitoutumattomuuteen pyrkivä näkökulma edes mahdollista, jos halutaan tutkia suljettuja yhteisöjä sisältä käsin, osallistuvaa havainnointia käyttäen? Vai käykö väistämättä niin, että pyrkiessään sisälle tuollaiseen yhteisöön tutkija joutuu sitoutumaan siihen, ja selviytyäkseen haasteista tulemaan osaksi yhteisöä. Tämä on kokemukseni suljetusta yhteisöstä.

*Tänään voisin yrittää haastatella ciiffiä tai sähköä. Huvittaisi kyllä vain katsoa leffaa ja unohtaa kaikki ylimääräiset velvoitteet, tämä työkin on aika raskasta. Viimeyönä oli taas purraus klo 0200 ja lähdimme noin puoli kolmelta ja sitten taas petiin. Heräämiset on vittumaisia, etenkin kun niitä tulee joka päivä kolme. Olen aina yhtä sekaisin kun puhelin soi.*⁹³

Kuten kenttäpäiväkirjamerkintäni osoittaa, tilanteen vaativuutta ja raskautta lisäsi oleellisesti se, että olin aina kentällä. En käynyt havainnoimassa laivayhteisöä torstaisin kolmesta kuuteen, vaan kaikki ympärilläni oli tutkimuskohdetta. Työ, vapaa-aika ja aamiaiset olivat kaikki otollisia havainnointihetkiä. Nyt jälkikäteen totean, että erillisen, tutkimuksesta täysin vapaan vapaa-ajan itselle varaaminen

⁹² Gothóni 1997, 146.

⁹³ Kenttäpäiväkirja 12.10.1996. Ciiffi on konepäällikkö, sähkö on laivasähkömies ja purraus tarkoittaa herätystä.

olisi ollut eduksi. Nyt olin osallistuva havainnoitsija ympärivuorokautisesti, ja se kävi raskaaksi. Tauoton kentälläolo suljetussa yhteisössä esti paineiden purkamisen.⁹⁴ Aloittelevalle tieteen tekijälle olisi ollut tarpeen päästä purkamaan jollekin ajatuksiaan ja kertomaan olostaan laivalla. Muodostin laivalla toki kaverisuhteitakin laivatovereihini, mutta en mitenkään voinut tilittää tutkimuskohteelleni kenttätöön etenemistä ja akateemisia tuntojani, tai haukkua toiselle tämän laivatoveria. Vaikka kentällä minusta tulikin merimies, oli minun samalla yritettävä säilyttää tutkijan roolini: olla sisällä ja ulkona samalla kertaa.

Räjähdyks tuli sitten yhtenä päivänä, ja tietenkin aivan naurettavasta asiasta. Helsingin Sanomat on aina kuulunut päivärutiineihini, mutta laivalla ei hesaria näkynyt merimatkojen takia kovin usein. Sitten eräänä iltana vahtivuorossani oli päivän tuore hesari, jonka olin vaivalla haalinut itselleni ylemmiltä tahoilta. Motori⁹⁵ tulee ja nappaa hesarin nenäni edestä, kommentoiden jotain vahtivuorolla lukemisesta. Hän on toki oikeassa, mutta niin lehtiä lukevat muutkin, ja olen juuri tullut kierrokselta ja ajatellut vilkaista hesaria siinä missä muut pitäisivät tupakkatauon. Raivostun silmittömästi ja painelen motorin hyttiin (yksityisyyden rajan ylitys, jota pidetään loukkaavana) ilmoittamaan, että hän on ”kusipää!” ja ”mulkku!”, jos olisi sattunut niin ettei hän itse sitä jo tietäisi. En yleensä suutu pienistä, mutta tässä ei ollutkaan kuin vain pintatasolla kyse hesarista. Minulle Helsingin Sanomat edusti alitajuisesti tuttua ja älyllistä ilmapiiriä, jossa tunsin olevani kotonani. Ja vielä enemmän - hesarin lukeminen soi minulle hetken yksityisyyden ja oman rauhan tunteen. Riistäessään hesarin nenäni edestä, riisti motori minulta samalla yksityisyyden hetken, vaikkei hän sitä varmastikaan teollaan tarkoittanut.⁹⁶

Olin nähnyt paljon vaivaa ollakseni hyvää pataa kaikkien kanssa ja tullakseni hyväksytyksi yhteisöön, jotta kenttätöni sujuisi mutkattomasti. Koska kaikki tuntuikin menevän hyvin, en tullut huomanneeksi kuinka paljon itseäni nämä päämäärät saavuttaakseni venyitin. Siten tuo räjähdys tuli minulle itsellenikin täytenä yllätyksenä. Tässä on huomattava pinnallisen ja syvällisen sopeutumisen ero. Kenttäpäiväkirjassani totean useassa kohtaa viihtyvänä laivalla, ja muistelen

⁹⁴ Jatkuva kentällä olemisesta koituneet ongelmat, jotka koin, vertautuvat totaalistien laitosten luomiin paineisiin. Katso Peten, vankilassa istuvan merimiehen, kommentti kohdasta Vankila - Sosiaaliset suhteet.

⁹⁵ Motori on moottorimies, miehistön jäsen.

⁹⁶ Kenttäpäiväkirja 31.10.1996.

jälkeenpäinkin laivakokemusta hyvillä mielin. Toisaalta tiesin, että olin vain käymässä. Suhtautumiseni olisi voinut olla aivan toinen, jos olisin mennyt sinne vuosikausiksi. On helppo sopeutua, kun tietää voivansa lähteä. Sopeutumisen kaksi tasoa herättää kysymyksen, milloin tutkija tietää olevansa ”kotonaan”.⁹⁷ Kenties kodin, tuttuuden, voi nähdä näkökulmasta ja tasosta toiseen muuttuvana määreenä.

Minulla oli valmis asema yhteisössä, joka helpotti asettumistani yhteisöön: puolimatrussi yt. Siten minulla oli paikkani laivalla, jota ei voitu kyseenalaistaa. Työpanostani tarvittiin. Tämä rooli oli selkeä ja tarkoin rajattu. Sen lisäksi kuuluin merielämää kokeilevien kategoriaan, joka oli laajempi ja häilyvämpi luokka - ne, jotka eivät jää merille. Kolmas kategoria oli tutkijan. Tämä luokka tuli luoduksi laivalle tutkimukseni takia, tietämykseni mukaan ei siellä ennen minua oltu tutkimuksia tehty. Puolimatrussi oli keskeisin määräävä tekijä. Tuo luokka oli ollut ammoisista ajoista ja tuli jatkumaan jälkeeni. Se myös määräsi suoraan tekoni ajallisesti kolmasosan verran vuorokaudesta, ja välitteisesti huomattavasti enemmän. Kokeilijan kategoria vaikutti todennäköisesti minuun suhtautumiseen, ja siihen kuinka vakavasti minut otettiin. Olin heidän mielissään vain käymässä laivalla. Tämäkin luokka oli ollut ja tulisi olemaan lähdettyäni. Tutkijan kategorian taas loin, tai ainakin sain itse vaikuttaa siihen oleellisesti määräämällä pitkälti tutkimuksen pelisäännöt.

Paljon on puhuttu tutkijan positiosta, ja siitä millainen lista tahi kuvailu on riittävä tiedeyhteisölle tutkijan viitekehystä arvioitaessa.⁹⁸ Mikä on tutkijayhteisölle olleellista, ja *kuuluuko* sille tutkijan yksityiselämä seksuaalisine suuntautumisineen? Miksi itse valitsin moisen listan? Listan, joka paikantaa tarkalleen oman lokeroni yhteisössä, silti jättäen kertomatta ne perinteiset ”kliseiset” asiat, kuten siviilisäädyn, seksuaalisen suuntautuneisuuden ja uskonnon?⁹⁹ - Demonstroidakseni laivan hierarkkista todellisuutta. Laiva on tarkoin määritelty kokonaisuus, jossa vikaeiraamisella on enemmän merkitystä kuin siviilisäädyllä.

⁹⁷ Strathern 1987, 16.

⁹⁸ Katso Pesonen 1997a; Utriainen 1996; Heinämaa 1993.

⁹⁹ Pesonen 1997a, 123.

2.3 Aineisto

2.3.1 Haastattelut

Haastateltavat

Haastattelin ihmisiä kaikilta laivan osastoilta: miehistö- ja päällystöpuolelta, sekä kansi-, kone- ja talouspuolelta. Haastateltavia oli yhteensä 21 henkilöä, kukin haastateltiin kertaalleen. Osan ammattinimikkeistä haastattelin tavallaan kahteen kertaan ja osaa en kertaakaan. Esimerkiksi täyttäessäni itse puolimatuusin paikan, jäi puolimatuusi haastattelemaan. Laivan miehistö oli 18 henkilöä. Tämä haastattelujen ”ylenmääräisyys” johtui siitä, että osa miehistöstä ehti vaihtua kesken reissun. Teoreettisesti minulla olisi ollut mahdollisuus haastatella 31 henkilöä. Näistä 31:stä 21 siis myöntyi, seitsemän kieltäytyi (syyt selitän myöhemmin) ja kolmelta en ehtinyt kysyä. Kaikilta laivaosastoilta tuli kuitenkin tasaisesti haastatteluja, joten pidän otosta tämän laivan kyseessä ollessa edustavana ja riittävänä.

Laivan henkilökunnan keski-ikä oli noin 47 vuotta ja keskimääräinen merilläoloaika noin 28 vuotta. Suurin osa haastateltavista oli ollut siten merillä jo pitkään, käytännöllisesti katsoen koko aikuisikänsä. Yli puolet haastatelluista oli naimisissa tai avoliitossa, eronneita oli paljon. Enemmistö tuli rannikolta. Koulutustaso oli kansakoulu, oppikoulu tai merialan koulutus. Laivan miehistö oli täysin suomalainen. Merenkulkuammateissa toimii Suomessa myös jonkin verran naisia. Naisia työskentelee pääasiassa talouspuolella, mutta myös jonkin verran kansiosastolla. Konepuolen töissä on Suomessa vähän naisia, luku liikkuu muutamassa kymmenessä.¹⁰⁰ Aluksella työskenteli myös naisia. Haastatelluista 21:stä heitä oli kolme.

Haastateltavien asema yhteisössä oli vakiintunut, jos kriteerinä pitää pysyvää työpaikkaa tai pitkään kestänyttä työskentelyä aluksella. Kaksi haastateltua oli aluksella vikaieiraamassa. Haastateltavien sosiaalisen aseman arvioiminen

¹⁰⁰ Merenkululaitoksen tilastoja 7/1998.

yhteisössä on vaikeaa, sillä sosiaalinen asema on laivoilla varsin pitkälti sidoksissa asemaan hierarkiassa, joka taas on tarkkaan säädelty ja stabiili. Päälystö suhtautui hieman myöntyväisemmin tutkimukseen ja antoi miehistöä helpommin haastatteluja. Todennäköisiä syitä siihen, miksi osa laivan miehistöstä ei antanut haastattelua löytyy ainakin muutama: Sukunimeni aiheuttama väärinkäsitys, eräällä kieltäytyneellä hänen epäselvä puheensa ja eräällä taas päätös olla antamatta kuulemma minkään maailman haastatteluja.

Haastattelujen saanti

Rapilta osasikin odottaa kriittistä suhtautumista. Hän kehotti minua jättämään sikseen ja sanoi, kun yritin suostutella häntä, että minusta tulee vielä kamala vaimo jollekin.¹⁰¹

Ote kenttäpäiväkirjastani muistuttaa, ettei haastattelujen saanti aina ollut helppoa. Joskus yhteistä aikaa oli vaikea löytää, joskus informantille ei käynytkään sovittu tapaaminen. Ylitöitä tuli yhtäkkiä kesken haastattelun jne. Välillä masensi. Kun kerroin miehistön messissä toiveistani haastatella kaikkia, oli suhtautuminen varsin nuivaa. En kuitenkaan antanut periksi, vaan kysyin jokaiselta kahden kesken suostuisivatko he haastatteluun. Aloitin myöntyväisimmältä vaikuttavasta päästä, edeten vaikeampiin. Aluksi tilanne tuntui surkealta: välttelyä ja vähättelyä kuulin riittämiin. Kuitenkin aina joku antoi myöntyvän vastauksen. Pikkuhiljaa sain haastatteluja tehtyjä. Kunnes sitten eräänä päivänä ihme tapahtui: laivatoverini tarttui minua kongilla¹⁰² hihasta kiinni ja kysyi, enkö aikonut haastatella häntä laisinkaan. Olin saanut jonkin jään murrettua. Sana oli ilmeisestikin kiirinyt, ettei haastateltavana oleminen ollutkaan niin kamalaa. Monet jopa kiittelivät haastattelun jälkeen tuokion olleen mukavan, kuten kenttäpäiväkirjastani käy ilmi:

Haastattelin toissailtana Leenaa. Haastattelu meni hyvin: hän sanoi jälkikäteen ettei kukaan ole tällä laivalla - jos koskaan - kuunnellut häntä näin pitkään ja paljon.¹⁰³

¹⁰¹ Kenttäpäiväkirja 6.10.1996.

¹⁰² Kongi tarkoittaa laivan käytävää.

¹⁰³ Kenttäpäiväkirja 22.10.1996.

Haastattelutilanteet

Informantit olivat haastattelutilanteissa melko avoimia. Kysymyksiin oltiin halukkaita vastaamaan, vain kerran eräs informantti totesi kysytyn aiheen olevan hänen yksityisasiansa. Jotkut aiheet osa haastateltavista koki vaikeiksi vastata. Tällaisia olivat kysymykset, jotka koskivat ihmisten mahdollista tarkoitusta maailmassa, kuolemaa jne. Syitä saattaa olla useita: asiaa ei oltu joko ajateltu tai omia ajatuksia oli vaikea sanallistaa, tai sitten haastattelukysymykset eivät olleet oikein suunnattuja. Näkisin, että kaikki kolme selitystä ovat osaltaan oikeassa. Hyvin moni haastateltava sanoi suoraan, ettei ollut koskaan moisia ajatellut. Monelle saattoi olla vaikea verbalisoida ajatuksiaan, koska syvällisistä asioista ei kaiken kaikkiaan ole yleensä helppo puhua. Osan kysymyksistäkin olisi voinut ehkä asetella tarkemmin, joskin yritin apukysymyksillä avittaa haastateltavia vastaamaan haluttuun aiheeseen. Kokemattomana haastattelukysymysten laatijana asetin abstraktiotason joissain kohdin liian korkealle. Kysymyksistä tarkemmin myöhemmin tässä kappaleessa.

Tunnelma haastatteluissa vaihteli, mutta oli yleensä melko vapautunut. Haastattelutilanteesta teki usein rennomman se tosiseikka, että useimmiten haastateltava oli jo tuttu. Haastatteluissa usein viitattiinkin päiväntapahtumiin tai yhteisiin työrupeamiin. Osaa haastateltavista en tuntenut käytännöllisesti katsoen lainkaan, olimme ehkä törmänneet vain laivan kongilla. Tämä johtui joko siitä, että emme olleet ehtineet olla tarpeeksi kauan yhtä aikaa laivalla tai siitä, ettemme työn puitteissa olleet missään tekemisissä keskenämme emmekä olleet samassa messissä. Käytin haastatteluissa apunani nauhuria ja muistiinpanovälineitä. Kaksi haastateltavaa kieltäytyi nauhurin käytöstä. Tuolloin kirjoitin heidän vastauksensa ylös haastattelutilanteessa. Annoin haastateltaville myös mahdollisuuden pyytää nauhoituksen katkaisemista, jos he tunsivat olonsa epämukavaksi puheensa taltioituessa nauhalle. Tätä mahdollisuutta käytti hyväkseen pari informanttia, kumpikin muutamassa kohtaa. Tuolloin saadun informaation merkitsin lyhyesti muistiin sinä hetkenä, kirjoittaen paremmalla ajalla kunnon muistiinpanot. Osa haastateltavista tuntui jännittävän hieman tilannetta, mutta suurin osa suhtautui siihen vapautuneesti eikä välittänyt nauhurista.

Kaikki haastattelut tehtiin aluksella, yleensä haastateltavien hyteissä. Näin oli erityisesti päällystön laita, koska heidän hyttinsä ovat suhteellisen suuret. Muutama haastattelu pidettiin kirjastossa, yksi messissä, yksi haastattelijan hytissä ja muutama työtiloissa. Silloin kun haastattelu pidettiin miespuolisten informanttien hyteissä, olivat he aina tarkkana siitä, ettei ovi olisi kiinni. Tällä haluttiin varmistaa, ettei tilanteessa olisi mitään epäilyttävää muun laivaväen silmissä. Haastattelut tehtiin vahtijärjestelmän takia lähes mihin vuorokauden aikaan tahansa, aikaisimmat kahdentoista aikaan päivällä ja viimeisimmät kello yhden aikaan yöllä. Haastattelut olivat täysin vapaaehtoisia. Osa haastateltavista kertoi minulle suostuvansa haastatteluun, koska olivat kuulleet, ettei hankaliin kysymyksiin ollut pakko vastata, jollei halunnut. Jotkut taas tulivat haastatteluun ja suhtautuivat kysymyksiin siten, että se olisi ollut heidän velvollisuutensa. Painotin kuitenkin, että haastattelut olivat täysin vapaaehtoisia. Luulen tämän menneen myös perille - osahan laivaväestä kieltäytyi.

Haastattelut kestivät puolesta tunnista kahteen tuntiin, keskimäärin reilun tunnin. Pyrin esittämään kaikille samat kysymykset, joten haastattelujen keston vaihtelevuus johtui lähinnä siitä, lähtikö keskustelu kunnolla käyntiin. Joskus syvennyimme pitemmäksi aikaa johonkin tiettyyn kohtaan, ja osuutensa lienee ihmistyypeilläkin: jotkut puhuivat laveasti toisten vastatessa yksitavuisesti kysymyksiin.

Kysymykset

Haastattelukysymykset olivat puolistrukturoituja, eli olin laatinut listan kysymyksiä tietyistä aiheista, joihin halusin saada vastauksen. Kysymykset koskivat haastateltavien työhistoriaa, viihtyvyyttä laivalla, käsityksiä laivaelämän muutoksesta jne. Muutaman kysymyksen olin saanut varustamolta. Tämä siksi että saisin jalkani varustamon oven väliin ja luvan tutkimuksen suorittamiseen. Osa kysymyksistä käsitteli suoraan maailmankuvaa ja ne koskettelivat sellaisia aiheita kuten käsityksiä maailman synnystä, ihmisyydestä, yliluonnollisesta, ajatuksia

elämästä ja kuolemasta jne. Nämä kysymykset olin laatinut melko suoraan Helena Helven maailmankuvan viiden ulottuvuuden mallia noudattaen. Osa kysymyksistä oli helppoja vastata ja niihin oli olemassa selkeä vastaus (”Kauanko olet ollut töissä tässä laivassa?”), osa taas oli laajoja ja monitahoisia kysymyksiä, joihin vastatakseni piti informantin pohtia hetken (”Mitä ajattelet ns. vanhan merimieskulttuurin hiipumisesta?”). Tutkielman perässä on liite kysymyksistä. Jälkikäteen on todettava, että kysymykset olisivat voineet olla parempiakin. Osa kysymyksistä on abstraktiotasoltaan liian korkealla, eikä informanttien ole ollut helppo tarttua niihin. Pitkä lista kysymyksiä aiheutti sen, että haastattelut olivat melko raskaita, eikä jonkun yksityiskohdan puimiseen jäänyt paljoakaan aikaa. Tämän tyyppiseen uteluun eivät ainakaan kaikki olleet tottuneet, kuten Kaj tässä kommentoi:

*Tää on liian vaikee...sanotaan et ihan hyvii kysymyksii noi oli, mut ne on niin laajoja, mä sanoin sulle et kyllä ja ei kysymyksiä mielummin.*¹⁰⁴

Suhtautuminen kysymyksiin oli usein melko opettavainen. Osa haastateltavista tuntui mieltävän tilanteen niin, että kysyin asioita siksi, etten itse tiennyt oikeaa vastausta. Näin myös kysymyksissä, jotka koskivat haastateltavien henkilökohtaisia käsityksiä maailmasta. Siis kysymyksiä, joihin yleisesti ajatellaan olevan löydettävissä monta toisistaan poikkeavaa näkemystä. Tämä viittaa siihen, että haastateltavat eivät olleet tottuneet vastaamaan kysymyksiin, joihin ei oletetakaan löytyvän yhtä ehdottoman oikeaa vastausta. Tutkijan ikä ja asema työyhteisöissä saattoivat myös osaltaan vaikuttaa - olinhan monille ammatillinen oppipoika.

Haastattelutekniikassa on kai aina parantamisen varaa. Oma ääni kuuluu välillä liikaa, joskus mielipiteinäkin. Toisaalta, koska tunsin suurimman osan haastateltavista, oli aika luonnollista että haastattelu otti pikemminkin keskustelun kuin kyselytuokion muodon. Haastattelun väliin lomittuvia keskusteluhetkiä voi pitää jopa haastattelulle edullisina.¹⁰⁵ Näin informantti vapautuu, eikä tunne olevansa kuulustelussa. Materiaalia kertyi litteroituna 193 sivua.

¹⁰⁴ Haastattelu 4/10.

¹⁰⁵ Spradley 1979, 59.

Vaitiololupaus

Lupasin kaikille haastateltaville, etten tuo heidän nimiään julkisuuteen enkä kuvaile heitä paljastavien tietojen yhteydessä niin, että heidän henkilöllisyytensä voisi tulla ilmi. Samoin lainaukset, joista haastateltava olisi helppo tunnistaa, on muokattu niin, että asia on jäänyt jäljelle mutta yksityiskohdat ovat muutettu. Siis, hyvä merenkulkija, jos luulet tunnistavasi omasi tai laivatoverisi puheen näistä lainauksista, voin vakuuttaa, että se voi olla yhtä hyvin jonkun muun puhetta. Haastateltavien nimet on muutettu.

2.3.2 Kenttäpäiväkirja

Kenttäpäiväkirjaa pidin päivittäin. Kirjoitin päivän tapahtumista yleisesti, työtehtävistä, sekä tarkemmin tutkimuksen kannalta kiinnostavista sattumuksista. Tällaisia olivat tapahtumat ja puheet, jotka liittyivät laivaväen sosiaalisiin suhteisiin, vapaa-ajanviettoon, laivakulttuuriin ja ilmapiiriin laivalla. Hyppäsin siis lähes suoraan deskriptiivisen huomioidenteon yli kohdennettuun havainnointiin ja valikoivaan havainnointiin.¹⁰⁶ Tämä siksi, että kenttätöajanjakso oli liian lyhyt täysimittaisen etnografian tekoon - eikä se ollut aikomuksenanikaan - ja minulla oli jo laivalle tullessani jonkinlainen käsitys laivaelämästä ja tutkimustehtävästä. Osallistuvassa havainnoinnissa tutkijalle kertyy valtavasti huomioitavaa. Ihminen luonnostaan kiinnittää huomion joihinkin seikkoihin toisten jäädessä vähemmälle huomiolle. Esimerkiksi lukiessasi tätä kiinnität todennäköisesti (ja toivottavasti!) huomiota siihen mitä yritän tuoda esille: sanoihin ja sitä kautta ajatuksiin, etkä esimerkiksi kädessäsi pitämän paperin kokoon tai painomusteen tummuusasteeseen. Tilanne on sama kenttätöössä: aivan nollasta lähtevä tutkija kirjaisi ylös tapaamiensa henkilöiden raajojen lukumäärän, ja sen tosiasian että informantilla oli nenä. Tässä kynänsuhinassa saattaisi jäädä jotain kenties huomattavampaa muistiinmerkitsemättä, vaikkapa nenällisen informantin puhe. Kaikki havainnointi on aina jollain tapaa fokuksitua. Kohdennetun ja valikoivan havainnoinnin ideana on keskittyä tiettyihin osa-

¹⁰⁶ Spradley 1980, 33.

alueisiin ja saavuttaa niistä siten syvempää tietoa, kuin jos haalittaisiin pintatason tietoa kaikilta tutkittavien elämän osa-alueilta.¹⁰⁷

Kenttämuistiinpanoja en termin tiukimman määritelmän mukaan varsinaisesti tehnyt,¹⁰⁸ vaan menin hyttiini kirjoittamaan tapahtumista sitten kun siihen oli mielestäni sopiva tilaisuus. Tämä siksi, että muistiinpanojen teko paikanpäällä ei tuntunut luontevalta. Halusin laivaväen ottavan minut ensisijaisesti työtoverina eikä tutkijana.¹⁰⁹ Näin ollen ei läsnäoloni vaikuttanut tapahtumiin varmastikaan yhtä voimakkaasti, kuin jos olisin kantanut mukani muistiinpanovälineitä ja pysähtynyt ajoittain kirjaamaan tapahtumia muistiin.

Tutkijana olin osallistuva havainnoitsija, eli pyrin seuraamaan kaikkea tutkijan mielenkiinnolla ja valveutuneisuudella. Toisaalta olin puolimatrussi yt, ja tässä ominaisuudessa tein työni ja osallistuin laivarutiineihin. Useimmiten nämä kaksi roolia eivät häirinneet toisiaan, mutta oli hetkiä jolloin olin vain väsynyt puolimatrussi. Kenttä ei ole niinkään paikka vaan suhde itsen ja muiden välillä.¹¹⁰

Kaksoisroolini laivalla aiheutti aikapulan. Työskentelin kokopäivätoimisena puolimatrussina vahtivuoroissa, jonka lisäksi ylitöitä osui liki joka päivälle. Työn päälle tein haastattelut. Uutta opittavaa riitti molemmilla saroilla. Jälkikäteen olen joskus miettinyt, miksi kenttäpäiväkirjani on melko niukkasanainen. Aikapula on selkeä syy, mutta se ei ehkä selitä kaikkea. Osaltaan syynä voi olla nopea kotiutumiseni laivayhteisöön, jota helpotti selkeä paikkani siinä. Minun ei tarvinnut taistella paikastani, tai luoda sitä, kuten monien aivan vieraaseen kulttuuriin kentälle menneiden tutkijoiden. Kirjoittaminen edustaa tuttua oudon keskellä, jotain kotoisaa ja turvallista.¹¹¹ Kenties niukkasanaisuuteni todistaa melko kivuttoman laivayhteisöön sopeutumiseni puolesta. Toisaalta kenttämuistiinpanot ovat osaltaan muistuttamassa tutkijaa siitä, että hän on tutkija eikä natiivi.¹¹² Siinä mielessä helposti sujunut asettumiseni yhteisöön ei ehkä ollutkaan eduksi: kun en kokenut tarpeelliseksi kirjoittaa, en kirjoittanut niin paljoa kuin olisi ollut mahdollista. Tiiviin kenttätöjakson aikana ei ole helppoa

¹⁰⁷ Spradley 1980, 101.

¹⁰⁸ Jackson 1990, 6.

¹⁰⁹ Katso Jackson 1990, 28.

¹¹⁰ Lederman 1990, 88.

¹¹¹ Gothóni 1997, 143.

¹¹² Jackson 1990, 22.

irrottautua tilanteesta, jotta voisi keskittyä kenttämuistiinpanoihin. Kenttämuistiinpanojen teko vaatii etääntymistä kentästä ja kentällä muodostuneista ihmissuhteista.¹¹³

Kenttätöoppaissa usein tähdennettyä kenttämuistiinpanojen ”kyllästymispistettä” en saavuttanut. Sosiologi Klaus Mäkelä kirjoittaa tuon kyllästymispisteen ongelmasta: ei voi ennalta tietää koska tuo piste tulee vastaan, eikä aineistonkeruu ole useinkaan jatkuva prosessi joka voidaan katkaista sopivassa kohdassa.¹¹⁴ Mutta voiko koko kyllästymispistettä todella saavuttaa? Kulttuurit, yhteisöt ja yksilöt muuttuvat jatkuvasti. Aina löytyy jotain uutta ymmärrettävää ja ylöskirjattavaa.¹¹⁵ Sen lisäksi, että kohde muuttuu, on muistettava että havaitsija ja siten myös havainto ovat samaten jatkuvassa muutoksen tilassa. Jos tuntuu, että kaikki on jo sanottu, voi vaihtaa fokusta. Kuten opiskelija ei Zen ja moottoripyörän kunnossapito-romaanissa keksinyt mitään sanottavaa pikkukaupungista, mutta kirjoitti pääkadun yhden julkisivun tiilestä montakymmentä sivua, ei tutkijakaan voi ikinä todeta ettei mitään sanottavaa enää olisi.¹¹⁶

Arvioisin kuitenkin, että kenttämuistiinpanoja olisi ollut hyvä olla enemmän. Minulla oli laivalla niin kova kiire töiden ja haastattelujen takia, että ehdin lukea vanhoja muistiinpanojani läpi vasta aivan viimeisinä kentälläolopäivinäni. Siten pääpaino materiaalissa on enemmänkin haastatteluissa ja ”headnotes”ssa. Sosiaaliantropologi Anna-Maria Tapanisen mukaan voi kenttätökokemusten nähdä olevan tutkimusprosessin ytimessä, pikemminkin kuin aineiston.¹¹⁷ Aineiston voi ajatella elävän tutkijan kokemusten ja muistikuvien muuttuessa.

2.4 Aineiston käsittely

Aineiston keruu ja analysointi kietoutuvat kvalitatiivisessa tutkimuksessa toisiinsa kvantitatiivista tutkimusta tiiviimmin. Sosiologi Klaus Mäkelän mukaan tutkijan kerätessä aineistonsa itse, on hänen vääjäämättä kohdattava jo aineiston

¹¹³ Ottenberg 1990, 146.

¹¹⁴ Mäkelä 1990a, 52.

¹¹⁵ Clifford 1990, 67.

¹¹⁶ Pirsig 1994, 206-208.

¹¹⁷ Tapaninen 1997, 129.

keruuvaiheeseen sisältyvät tulkintaongelmat.¹¹⁸ Se millä käsitteillä hän kentällä näkemäänsä ja kokemaansa kuvailee, vaikuttaa myöhempään tulkintaan. Tämän lisäksi kentällä koettu vaikuttaa väkisinkin jo kenttätöyövaiheessa siihen, mitä tutkija pitää merkittävänä, eli mitä hän ajanpuutteen ja väsymyksen takia jättää muistiinmerkitsemättä ja mitä ei. Aineiston keruuta ja analyysia ei voi erottaa kokonaan toisistaan.

Nauhojen purku

Haastattelunauhat on kirjoitettu puhtaaksi joulutammikuussa 1996–97. Litteroinnin tarkkuus on sellainen, että olen kirjoittanut kysymyksiäni koskevat asiat melko tarkkaan sanasta sanaan, jättäen kuitenkin toistot, änkytykset ja sananhakemiset pois. Tyystin sivuraiteille eksyneen puheen olen purkanut, jos olen pitänyt sitä kiinnostavana tai johonkin muuhun fokuksessa olevaan asiayhteyteen liittyvänä, mutta muun olen jättänyt kirjoittamatta puhtaaksi. Mielestäni litteroinnin tarkkuustaso on riittävä, mutta olen toki säästänyt alkuperäisetkin nauhat.

2.4.1 Metodi

Aineiston käsittelyssä olen käyttänyt temaattista analyysia. Olen antanut aineiston nostaa esiin teemoja, jotka ovat tuntuneet mielekkäiltä tutkimustehtävän kannalta. Ote on ollut kvalitatiivinen, keskiarvoja olen laskenut vain haastateltavien keskiästä ja merilläoloajasta, toivoen niiden antavan lisää ääriarvoja haastateltaville. Temaattisella analyysilla tarkoitan, että olen lukenut haastatteluja välillä avoimin mielin, välillä jotain tiettyä teemaa (esimerkiksi ”vapaus”) etsien. Eräs laadullisen tutkimuksen tunnusomainen luonteenpiirre on analyysiyksikköjen ryhmittely joko ennalta määrättyihin luokkiin tai epämääräisemmän samankaltaisuuden mukaan.¹¹⁹ Huomioni on esimerkiksi kiinnittynyt johonkin haastattelunpätkään, jonka olen kirjannut erikseen ylös. Olen sitten lähtenyt etsimään ko. tematiikkaa muista

¹¹⁸ Mäkelä 1990a, 45.

¹¹⁹ Mäkelä 1990a, 54.

haastatteluista, ja kirjannut taas ylös mistä olen sitä löytänyt ja mistä en. Havaintoja olen luokitellut kategorioihin, joista osa on ollut ennalta mielessäni, ja osa on syntynyt kun olen huomannut tietyn teeman nousevan esiin haastatteluissa yhä uudestaan. Analyysiyksikön tunnistaminen on jo itsessään osa tulkintaprosessia.¹²⁰ Jari Ehrnroothin mukaan laadullisissa menetelmissä tulkintaa tapahtuu analyysin kaikissa vaiheissa, aineiston käsittelyssä, luokittelussa ja varsinaisessa tulkinnessa.¹²¹

Sosiologi Pertti Alasuutarin mukaan havaintojen pelkistämisessä, joka on osa analyysiprosessia, on erotettavissa kaksi osaa: ensinnäkin aineistoa tarkastellaan tietystä teoreettis-metodologisesta näkökulmasta, joka ohjaa katseen tutkimustehtävän kannalta olennaiseen. Näin aineisto pelkistyy hieman hallittavammaksi määräksi erillisiä raakahavaintoja, sillä tekstimassaa voisi tarkastella useasta eri näkökulmasta ja pelkistää siten erilaisen raakahavaintojen ryhmän. Pelkistämisen toisessa vaiheessa havaintoja edelleen karsitaan yhdistämällä. Erilliset raakahavainnot yhdistetään yhdeksi havainnoksi tai harvemmaksi havaintojen joukoksi etsimällä yhteinen piirre tai nimittäjä, tai muotoilemalla sääntö, joka tältä osin pätee koko aineistoon.¹²² Aineiston analyysissä tutkimustehtävänäni oli merimiesten laivaelämän mahdollisen ongelmallisuuden todentaminen tai olemattomaksi todistaminen. Jo kysymykset olivat pääosin laadittu tutkimustehtävää silmälläpitäen, ja aineistosta poimin esille kaiken, mikä mielestäni tutkimustehtävään liittyi. Samasta aineistosta olisi varmasti saanut toisenlaisenkin tutkimuksen, mutta pyrin löytämään vastauksen tutkimustehtävään. Pelkistämisen toinen vaihe yhdistelemisineen hoitui luonnostaan raakahavaintoja koneelle näpyttäessä. Aloitin kirjoittamalla kaiken mielestäni huomionarvoisen koneelle. Pian tekstiä eli raakahavaintoja alkoi olla niin paljon, että hahmottaakseni kokonaisuuden oli minun jaettava se ryhmiin ja annettava niille alaotsikot. Alaotsikkojen antaminen eli analyysiyksikköjen tunnistaminen johti minut tarkastelemaan materiaalia uudesta näkökulmasta, fokuksa tarkentaen. Tämä loi lisää analyysiyksikköjä. Jatkoin näin, kunnes olin tallentanut kaiken mielestäni oleellisen sopivien alaotsikoiden alle.

¹²⁰ Mäkelä 1990a, 57.

¹²¹ Ehrnrooth 1990, 40.

¹²² Alasuutari 1994, 30–31.

On hyvä pyrkiä näyttämään se päättelyn ketju, jolla johtaa tuloksia aineistosta. Lukijaa ei saisi jättää tutkijan intuition varaan, jos sitä ei tuoda esiin.¹²³ Ehrnroothin mukaan assosiaatioketjujakin voi seurata, jos ne tuodaan avoimesti esille.¹²⁴ Kaikkia päättelyketjuja ei tilan ja lukijan hermojen säästämiseksi ole järkevää kirjoittaa auki, mutta näyte analyysin kulusta on paikallaan:

Johtoajatus (on mielessä haastattelujen analysoinnin aloittaessani): ”vapaus”

Sitä lähti et pääsis seikkailemaan ja kiertämään maailmaa ...ekat vuodet vastaskin tavallaan sitä mitä meriltä haki.

7/1 (haastattelu n:o 7, sivu 1)

Merille lähdettiin hakemaan seikkailua, kenties jonkinlaista vapautta. Tämä aineistosta esiin noussut ajatus johti hakemaan lisää huomioita aiheesta: ”meri vapautena”

Ennen sanottiin että Malmsten laulo merelle ku tuli uusia jolppeja romanttisine kuvitelmineen...kyl mul on romantiikka jääny aikaa sitten maihin.

3/8-9

Olen sitä joskus ajatellut, että onko meri kirous...kun olen täällä niin pitkään ollut...että mikä se meri on jos ei kirous.

6/12

Tämä taas johti pohtimaan miksi meriltä ei lähdetä pois:

Kyllä olis kuolema lähellä, jos sitä jonnenii konttoriin hommiin joutuis maihin.

...

Jos oisin niin viisas nii en täällä istuis, mul ois jo toinen jopi jossain muualla.

1/8-9

Merimies lottoaa. Merimies lottoaa, toiveenaan et sais lopettaa merillä. Pääsis pois täältä.

3/2

¹²³ Mäkelä 1990b, 3.

¹²⁴ Ehrnrooth 1990, 40.

Tuosta taas päädyin ajatukseen laivasta pakollisena paikkana:

Tämä on vapaaehtoinen vankila.

5/5

Yritetään olla se kuusi viikkoa täällä jotenkuten...ja sitte äkkiä kotio.

4/3

Pakko tanssia ku seipäällä soitetaan, minne täältä vois vaihtaa pois...ei minnekään.

3/2

Tääl o mitään demokratiaa nähtykään...työntekijää kytätään ja varustamo pelottelee tahallaan.

1/2, 15

Ja niin edelleen. Tällaista metodia on kutsuttu abduktiiviseksi päättelyksi, erotuksena induktiivisesta ja deduktiivisesta logiikasta. Abduktiivisessa päättelyssä ajatellaan, että uudet tieteelliset löydöt perustuvat jollekin johtoajatukselle. Uusi teoria ei synny pelkästään induktiivisen päättelyn mukaan havaintojen pohjalta, vaan tarvitaan jokin johtoajatus suuntaamaan tutkijan katse havaitsemaan uutta ja keskittymään joihinkin seikkoihin.¹²⁵ Vaikka olenkin pyrkinyt tässä rekonstruoimaan päättelyprosessini pääpiirteittäin, on muistettava että keksimisen logiikkaa ei ole.¹²⁶ Intuitiolla on suuri merkitys analyysiprosessissa,¹²⁷ aavistuksella että täältä ja tuolta suunnalta voisi löytyä jotain hedelmällistä.

Abduktiivinen päättely ottaa lukuun, että tutkijan huomio jostain syystä kiinnittyy joihinkin tämän mielestä tärkeiltä tuntuviin seikkoihin.¹²⁸ Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että tutkija paneutuisi aineistoonsa vain löytääkseen sieltä mitä haluaa. Ei, jokin johtolanka mielessään tutkija lähestyy aineistoaan ja katsoo, tukeeko aineisto tätä orastavaa ajatusta. Jos ei, hylkää hän sen ja siirtyy seuraavaan. Abduktiossa johtolanka eli hypoteesi voidaan hylätä tai muuntaa missä tahansa tutkimuksen

¹²⁵ Grönfors 1982, 33 viittaa Peirce 1958, 96-97.

¹²⁶ Ehrnrooth 1990, 37.

¹²⁷ Ehrnrooth 1990, 37.

¹²⁸ Grönfors 1982, 37.

vaiheessa.¹²⁹ Abduktiivisessa päättelyssä siirrytään yksityisestä yleiseen ja yleisestä yksityiseen. Havaintoja tarkastellaan mahdollisina viittauksina suurempaan kokonaisuuteen, ja toisaalta teorialle etsitään tukea yksityisistä havainnoista. Nämä kaksi mallia vuorottelevat analyysin edetessä.¹³⁰ Milloin sitten tiedetään, että ollaan valmiita? Sosiologi Risto Heiskalan mukaan tulkinnan loputtoman syvyyden vuoksi tutkimus ei lopu vaan se lopetetaan.¹³¹ Kun tulkintakokonaisuus alkoi hahmottua mielessäni, eikä aineistosta lukemalla noussut enää merkittäviä huomioita, päätin panna pisteen aineiston käsittelylle.

2.4.2 Esiin nousseet teemat

Jaottelin aineiston muutamien kattokäsitteiden alle kuten työ, laivayhteisö, ihmissuhteet, vapaa-aika, meri, merimies ja vallankäyttö. Kunkin kattokäsitteen alle nousi alaotsikoita, kuten vaikkapa laivayhteisön alle hyvän porukan merkitys, viihtyvyys, nokkimisjärjestys, laitostuminen, työ ja vapaa samassa paikassa, sekä vankila. Kattokäsitteitä ja alaotsikoita on yhteensä 55, joten en listaa niitä kaikkia, semminkään kun ne eivät ilman selitystä anna mitään lukijalle. Kenties jo äskeinen lyhyt esimerkki nostatti esiin kysymyksen kattoteemojen ja alateemojen suhteesta. Miksi vankila, joka on vain alateema, on yltänyt koko tutkielman otsakkeeksi? Koska se on jotain odottamatonta, mutta on omiaan selventämään laivan todellisuutta. Tarkastellessani laivaa vankilan kautta, lokahtavat palaset paikoilleen. Alasuutarin mukaan laadullisessa analyysissä pyritään muotoilemaan sääntöjä tai sääntörakenteita, jotka pätevät koko aineistoon.¹³² Vankila-teema esittäytyi tällaisena selittävänä kehyksenä, tulkintarakenteena, jonka avulla voi ymmärtää ihmisten, asioiden ja toimintojen välisiä riippuvuussuhteita.¹³³

Osa pääotsakkeista eli pääteemoista on itsestään selviä: työ, ihmissuhteet ja meri. Osa taas yllättäviä kuten vallankäyttö ja vankila, joista en esittänyt haastateltaville kysymyksiä. Nostankin tässä esille ne teemat, jotka nousivat esiin kysymättä, tai jotka tuntuvat keskeisiltä tutkimustehtävän kannalta. Vankilan avulla pyrin

¹²⁹ Grönfors 1982, 37.

¹³⁰ Alasuutari 1989, 36.

¹³¹ Heiskala 1990, 250.

¹³² Alasuutari 1994, 32.

¹³³ Alasuutari 1986, 31–32.

hahmottamaan näiden teemojen hierarkkisen kokonaisuuden tulevassa luvussa Vankila. Tällaisia ovat työ ja vapaa samassa paikassa, päällystö-miehistö erottelu, uskoutuminen, oikeus omaan vapaa-aikaan, yksinäisyys, meri vapautena, pois meriltä, naiset, pelko, hierarkia, työnantajan vallankäyttö, varustamo-laiva kommunikaatio, päällystö-miehistö kommunikaatio, sekä kykenemättömyys vaikuttaa. Tutkielman perässä on liite teemoista.

Tulkinta on validi silloin, kun sen puitteissa voi antaa loogisen selityksen sille miksi ryhmän jäsenet toimivat ja puhuvat aineistossa dokumentoidulla tavalla.¹³⁴ Sen voi lukija arvioida tutustuttuaan kappaleeseen Vankila. Sitä ennen on minun kuitenkin selvitettävä, miksi hylkäsin maailmankuvan käsitteen ja paneuduin vankilaan. Tässä kappaleessa olen pyrkinyt osoittamaan miten vankila-teema nousi potentiaalisesti tulkintakehykseksi, mutta en vielä sitä, miksi tällainen kehys tarvittiin. Siis miksi maailmankuva ei tarjonnutkaan riittävää tukea aineistolle.

3. Paradigman vaihdos

Olin lähtenyt kentälle maailmankuvan malli kainalossani. Aineistoa käsitellessäni tulikin huomaamaan, että käyttämäni maailmankuvan määritelmä ei työvälineenä ollutkaan minulle ongelmaton. Tehdessäni haastatteluja ja tutustuessani laivaelämään törmäsin jatkuvasti ristiriitoihin käyttämäni teoreettisen kehyksen ja keräämäni aineiston välillä. Valitsemani työkalu ei toiminutkaan, ja olin jo ehtinyt tehdä haastattelut ja kenttätöön sen viitekehyksestä käsin. Olin ajautunut umpikujaan. Jotain oli tehtävä. Yritettyäni tuloksetta sovittaa kokemuksiani tuohon teoreettiseen kehykseen, päädyin vaihtamaan maailmankuva-käsitteen sellaiseen, joka sallii aineistosta nousseen vankila-teeman käsittelyn. Mutta mitä tehdä aineistolleni, joka oli tuotettu vanhan kehyksen näkökulmasta? Yllätyksekseni huomasin, että työvälineen vaihto tavallaan elävöitti materiaalia. Nyt pystyin tarkastelemaan materiaalia tekstimassana, josta etsin asioita joita varten sitä ei ollut tuotettu. Siinä mielessä materiaali näyttäytyi minulle ”autenttisempänä”, kuin jos vain etsisin siitä vastauksia niihin kysymyksiin, joita varten sen olin

¹³⁴ Alasuutari 1994, 132.

valmistanut. Klaus Mäkelän mukaan aineistoja voi käsitellä autonomisina kulttuurituotteina tai puhuntana siitä riippumatta, onko teksti syntynyt tutkijan aloitteesta (esim. haastatteluissa).¹³⁵

Uudeksi välineekseni valitsin metaforan, jota tulen käsittelemään tässä luvussa. Sitä ennen haluan kuitenkin selvittää, miksi käyttämäni maailmankuvan malli ei työhöni istunut, ja tuoda siten oman pienen lisäykseni maailmankuvasta käytävään keskusteluun. Aineisto on yhtä kaikki kerätty maailmankuva-käsitteestä käsin, ja jo siksi on mielestäni tarpeellista luoda katsaus käyttämäni viitekehykseen, vaikka sen sitten hylkäsin. Se ehti vaikuttaa tutkimuksen kulkuun, ja jos en toisi sitä julki, jäisi se aaveena kuiskimaan tutkielmani sivuille. Kääntykäämme siis tarkastelemaan maailmankuvan käsitettä:

3.1 Maailmankuva

3.1.1 Maailmankuva-käsite

Maailmankuva käsitteenä on monitahoinen.¹³⁶ Alun perin sillä on viitattu tietyn kulttuurin kosmologisiin käsityksiin, siihen millaisista asioista maailman on nähty koostuvan.¹³⁷ Joskus sitä käytetään samassa merkityksessä kuin maailmankatsomusta tai maailmankäsitystä. Maailmankuvalla tarkoitetaan tavallisesti maailmaa koskevien uskomusten järjestelmällistä kokonaisuutta.¹³⁸ Maailmankuvan voi nähdä uskomusjärjestelmänä, eräänlaisena kokonaisnäkemysnä maailmasta: fyysisestä maailmasta, sosiaalisesta maailmasta ja ihmisestä itsestään.¹³⁹ Se koostuu maailmaa koskevista käsityksistä ja uskomuksista ja siihen liittyy arvoja. Sen voi nähdä ohjaavan ihmisen toimintaa,¹⁴⁰ ja siksi on mahdollista olettaa sen heijastuvan esimerkiksi laivan

¹³⁵ Mäkelä 1990a, 47.

¹³⁶ Helve 1987, 13.

¹³⁷ Ketola 1997, 8.

¹³⁸ Niiniluoto 1984, 95.

¹³⁹ Helve 1987, 13.

¹⁴⁰ Niemi, Nurmi ja Vauras 1986, 77 ja 80.

ilmapiirissä ja olevan soveliaan työkalun merimiesten vapaa-ajankäytön tarkasteluun.

Maailmankuva-käsite on joskus liitetty kulttuurin kokonaisvaltaiseen tarkasteluun, jonka takana on ajatus siitä että kulttuurien taustalta on löydettävissä laajalti jaettuja yhteisiä hahmoja.¹⁴¹ Monilla eri elämänalueilla toistuvat strukturoidut uskomusten, arvojen ja asenteiden systeemit antavat tietyn kulttuurin jäsenille sen luonteenomaisen sävyn, joka heillä on suhteessaan maailmaan.¹⁴² Tällainen holistinen maailmankuvan tarkastelutapa sisältää ajatuksen, että laajalti jaettuja ja itsestäänselvyyksinä pidettyjä elementtejä kulttuurisessa tiedon käsittelyssä on vaikea havaita: maailmankuvan perusoletukset ovat usein kätkeytyä ja implisiittisiä kulttuurin jäsenille itselleenkin [ja ehkä erityisesti juuri heille].¹⁴³ Tämän tyyppinen maailmankuvan pohdiskelu liittyy enemmänkin tyystin vieraiden kulttuurien tutkimiseen ja täydellisen etnografian laatimiseen, eikä se soveltamatta istu oman kulttuurin sisällä olevan alakulttuurin tutkimukseen. Tällaisena näen suomalaisten merimiesten maailmankuvan tutkimisen. He eivät ole eksoottinen kaukainen kansa, mutta lähtöolettamuksen mukaan eivät aivan yksi yhteen ”tavallisten” suomalaisten kanssa.

Käsitteellisellä tasolla voi erottaa yhteisöllisen maailmankuvan yksilöllisestä maailmankuvasta.¹⁴⁴ Maailmankuva - niin yhteisön kuin yksilönkin - on sidoksissa aikaan, paikkaan ja sosiaaliseen sijaintiin.¹⁴⁵ Kulttuuriperintö uskomuksineen, sekä yhteiskunnalliset tekijät ja lähiympäristö muovaavat osaltaan maailmankuvaa.¹⁴⁶ Siten voi ajatella, että merimiehillä erillisenä ammattiryhmänä on oma maailmankuvansa, semminkin kun ammatin luonteeseen kuuluu pitkät työssäoloajat sekä usein vahva merimiesidentiteetti. Lisäksi yksilön omat kokemukset vaikuttavat maailmankuvaan. Yksilön maailmankuva ei muodostu tyhjiössä. Se ammentaa saatavissa olevasta tiedosta jota ympäristö tarjoaa, saaden vaikutteita yksilölle tärkeistä ihmisistä ja omasta persoonallisuudesta.¹⁴⁷ Yksilön maailmankuva muodostuu sekä yhteisöllisistä että yksilöllisistä piirteistä.¹⁴⁸

¹⁴¹ Ketola 1997, 9-10.

¹⁴² Ketola 1997, 10.

¹⁴³ Ketola 1997, 10.

¹⁴⁴ Manninen 1977, 25.

¹⁴⁵ Kuusi 1977, 240.

¹⁴⁶ Helve 1987, 14.

¹⁴⁷ Bergbom 1996, 14; Ahlberg 1977, 249.

¹⁴⁸ Helve 1987, 14.

Merimiehet ovat osa laajempaa yhteisöä, ja siten jonkinlaista itsenäistä, ehyttä, täysin muista poikkeavaa maailmankuvaa ei ole järkevää etsiä, vaikka toisaalta merillä vietettyjen vuosikymmenten voikin olettaa vaikuttavan maailman tarkastelutapaan. Toisaalta merimiehet ovat luonnollisestikin yksilöitä, joiden maailmankuvaan vaikuttavat omat elämäkokemukset ja persoonallisuus.

Uskomukset maailmasta eivät ole ihmisten mielissä kaoottisesti, vaan ne muodostavat piilevän systeemin.¹⁴⁹ Uskomusjärjestelmällä voidaan tarkoittaa malleja, joilla yksilö hahmottaa maailman, ihmisyyden, paikkansa yhteiskunnassa ja luonnossa sekä elämäntarkoituksen. Voidaan olettaa, että jokaisen ajattelevan olennon on välttämättä ymmärrettävä maailma jollain tavalla, ja päätettävä, minkä hän uskoo olevan järkevin tapa hahmottaa sen eri aspektien väliset suhteet.¹⁵⁰ Ihminen ei tule toimeen, ellei hänellä ole vakaumusta maailman mielekkyydestä ja reaalisuudesta.¹⁵¹ Käsitettä ”maailmankatsomus” käytetään toisinaan tarkoittamaan tiedostettua ja eksplisiittisesti kodifioitua katsomusjärjestelmää erotuksena maailmankuvasta, joka on implisiittisempi. Maailmankatsomus vaatii yksilöltä henkistä ponnistusta ja aktiivisuutta, kun taas maailmankuvan voi katsoa olevan kaikilla.¹⁵² Maailmankuva voidaan nähdä osana maailmankatsomusta.¹⁵³ Filosofi Ilkka Niiniluodon mukaan kokonaisvaltaisen maailmankatsomuksen osia ovat tietoteoria (miten maailmaa koskevaa tietoa hankitaan ja perustellaan), arvoteoria (käsitykset hyvästä, pahasta, oikeasta ja väärästä) ja maailmankuva (maailmaa koskevat väitteet, jotka on saavutettu tiedostamalla maailma).¹⁵⁴

¹⁴⁹ Bergbom 1996, 14; Helve 1987; Niemi, Nurmi ja Vauras 1986, 78-79.

¹⁵⁰ Manninen 1977, 25.

¹⁵¹ Ahlberg 1977, 248.

¹⁵² Manninen 1977, 25.

¹⁵³ Niiniluoto 1984, 86.

¹⁵⁴ Niiniluoto 1984, 87.

3.1.2 Maailmankuvan rakenne

Kuten edellä huomattiin, maailmankuva on laaja ja abstrakti käsite. Monet tutkijat ovatkin jaotelleet maailmankuvaa eri perusteilla pienemmiksi kokonaisuuksiksi, jotta siitä saisi paremman otteen. Niiniluoto jakaa maailmankuvat tieteellisiin, uskonnollisiin ja metafysiisiin maailmankuviin. Maailmankuva on tieteellinen, kun maailma selitetään tieteellisin menetelmin hankituilla ja perustelluilla väitteillä. Tieteellinen maailmankuva on avoin ja korjaa itseään tieteen kehityksen myötä. Maailmankuva on uskonnollinen, kun siihen sisältyy väitteitä, joiden takana on uskonnollinen auktoriteetti (kuten Raamattu tai Tripitaka) tai uskonnolliset elämykset tai kokemukset yliluonnollisesta. Uskonnollisen maailmankuvan ei tarvitse olla epätieteellinen, sillä uskonvaraiset asiat, kuten jumalan(-lien) olemassaolo, eivät ole tieteen menetelmin todistettavissa. Kolmanneksi, maailmankuva on metafysisinen (ei-tieteellinen maailmankuva), kun se tulkitsee maailmaa filosofisin argumentein tieteen empiiristen menetelmien sijasta.¹⁵⁵ Niiniluodon jaottelua on kritisoitu siitä, että se ei huomioi esimerkiksi ideologista maailmankuvaa, joka ei usko yliluonnolliseen, mutta on dogmaattinen kuten uskonnollinen maailmankuva. Lisäksi kolmijaossa on vaarana maailmankuvan yksinkertaistaminen.¹⁵⁶ Tällainen jaottelu luo maaperää tieteellinen vs. epätieteellinen vastakkainasettelulle.¹⁵⁷

Juha Manninen taas jakaa maailmankuvan käsityksiin:

- a) ajasta ja avaruudesta,
- b) maailman synnystä, yliluonnollisesta, sen vaikutuksesta, olemassaolosta ja -olemattomuudesta,
- c) luonnosta ja ihmisten suhteesta siihen, luonnosta elämän puitteena,
- d) ihmisestä itsestään, hänen suhteestaan toisiin, sekä
- e) yhteiskuntarakenteesta, kansasta, valtiosta ja historian kulkua määrävistä tekijöistä.¹⁵⁸

Mannisen maailmankuvan määritelmää on pidetty laajana, esimerkiksi historian kulkua määrävät tekijät voivat olla monelle suuri arvoitus.¹⁵⁹ Maailmankuva jaetaan tässä peruskategorioihin, lähestymistapa on siten typologisoiva.¹⁶⁰

¹⁵⁵ Niiniluoto 1984, 79–83.

¹⁵⁶ Helve 1987, 20.

¹⁵⁷ Ketola 1997, 13.

¹⁵⁸ Manninen 1977, 16–17.

Monet uskonnotutkijat¹⁶¹ jakavat uskonnon viiteen dimensioon, joista Helve on muodostanut maailmankuvatutkimukseen soveltuvan mallin.¹⁶² Valitsin maailmankuvamallikseni Helven muotoileman, joten esitän tässä Helven mallin dimensiot merimiesten maailmankuvan tutkimukseen sovellettuina:

1) Kulttuurinen ulottuvuus

perintönä sosiaalistetut kulttuuriset tekijät maailmankuvassa, sekä merimiesten ammatin ja elämäntavan luoma alakulttuuri.

2) Sosiaalinen ulottuvuus

sisältää suhteet muihin ihmisiin. Maailmankuvan oletetaan näkyvän myös sosiaalisella tasolla ja ohjaavan ihmisten välisiä suhteita. Tässä tutkielmassa on painotettu laivayhteisön sisäisiin suhteisiin.

3) Tiedollinen ulottuvuus

sisältää tiedollisen puolen maailmasta, joka on sosiaalistettu kodin, koulun, kirkon ja muiden yhteiskunnallisten instituutioiden kautta. Tiedolliseen ulottuvuuteen kuuluu käsitykset maailmasta, elämästä, kuolemasta, yliluonnollisesta, ajasta ja avaruudesta, luonnosta ja ihmisyydestä. Se käsittää yksilön suhteen yhteiskuntaan. Tämä ulottuvuus on lähinnä edellä esiteltyä uskomusjärjestelmää.

4) Elämyksellinen ulottuvuus

käsittää kokemuksellisen ja elämyksellisen aineiston kuten tunteet, pelot, toiveet ja ilot, eli sen, miten merimiehet kokevat maailman nyt sekä tulevaisuutensa, sekä miten he suhtautuvat luontoon ja erityisesti mereen.

¹⁵⁹ Helve 1987, 19.

¹⁶⁰ Ketola 1997, 18.

¹⁶¹ Helander 1986, 42–49; Pentikäinen 1986, 15–16.

¹⁶² Katso Helve 1987, 21–22.

5) Toiminnallinen ulottuvuus

muodostuu yksilön toiminnasta, harrastuksista ja elämäntavoista. Maailmankuvan oletetaan heijastuvan ihmisen toiminnassa, vaikka maailmankuva ei ohjaakaan ihmisen toimintaa eksplisiittisesti kuten maailmankatsomus. Maailmankuva näkyy myös ihmisen vapaa-ajanviettotavoissa. Keskityn tässä tarkastelemaan merimiesten vapaa-ajanviettoa työjakson aikana.

Tarkasteltaessa näitä kolmea maailmankuvan jaotteluehdotusta, on huomioitava niiden kohdennuserot. Niiniluoto ei puutu sinänsä maailmankuvan rakenteeseen, vaan jaottelee eri maailmankuvat ryhmiin. Manninen taas jaottelee maailmankuvan osiin, jotka yhdessä muodostavat erittäin laajan ja kattavan kokonaisuuden, mutta joka silti jättää Helven mallin mainitseman toiminnallisen ulottuvuuden pois. Tässä mielessä Helven malli on kattavin, koska se ei jätä huomioimatta myöskään maailmankuvan heijastumista toiminnassa.

3.2 Maailmankuvan kritiikkiä

3.2.1 Oma kritiikki

*Käytän Helven mallia mukaillen niin, että tiedollista ulottuvuutta, joka on rinnastettavissa antropologian uskomusjärjestelmäkäsitteeseen, pidetään perustana, johon vertaillaan muita ulottuvuuksia laivaelämää tulkiten. Tämä viiden ulottuvuuden malli soveltuu tähän työhön, koska laivan ilmapiirin voi rinnastaa sosiaaliseen ulottuvuuteen ja vapaa-ajankäytön toiminnalliseen ulottuvuuteen.*¹⁶³

Näin optimistisesti kirjoitin proseminarityössäni keväällä 1997. Olin juuri palannut meriltä aineistoa keräämästä, ja olin vasta aloittelemassa aineistoni analyysia. Olin valinnut välineekseni Helven maailmankuvan viiden ulottuvuuden

¹⁶³ Karjalainen 1997, 7.

mallin, koska se vaikutti niin kompaktilta ja kätevältä - jotenkin helposti lähestyttävältä - verrattuna maailmankuvan abstraktimpiin määritelmiin. Toki Helvenkin malli oli abstrakti, mutta se tuntui tarjoavan selkeän reitin käytännön tasolle, toisin kuin esimerkiksi Mannisen hahmottelemat ”käsitykset yhteiskuntarakenteesta, kansasta, valtiosta ja historian kulkua määräävistä tekijöistä”.¹⁶⁴

Helven malli tuntui istuvan kuin nyrkki silmään (kielikuva ei onnu ollenkaan jos muistamme, että sain siltä sitten myöhemmin nenilleni). Kognitiivinen eli tiedollinen ulottuvuus on sama kuin merimiesten uskomusjärjestelmä, kulttuurinen ulottuvuus on laivakulttuuri, sosiaalinen ulottuvuus on laivan ilmapiiri, elämyksellinen ulottuvuus on tunteet, pelot, ilot jne. ja viimein toiminnallinen ulottuvuus on merimiesten vapaa-ajankäyttö. Homma näytti olevan hanskassa. Kompaktiudessa ja kätevyudessa piilee myös mallin vaarat: se käy helposti mekaaniseksi. Malli on kaiketi suunniteltu kvantitatiivista tutkimusta silmälläpitäen. Se toimii varmastikin laajojen ihmisryhmien lomaketutkimuksissa, mutta omaan tutkimustehtävääni se ei istu. Tähän on syynä viiden ulottuvuuden jaottelu. Noin paperilla vaikuttaa oikein hyvältä jakaa maailmankuva viiteen osaseen, ja siksi se voi hyvinkin toimia lomaketutkimuksessa. Käytännössä kuitenkin ei - ainakaan suljetuissa yhteisöissä kuten laivoissa - ole mahdollista moista jaottelua tehdä. Laivalla vietetään vapaat ja työt yhdessä, samojen ihmisten kanssa, samoissa tiloissa. Laivalla elämän eri osa-alueet kietoutuvat yhteen. Esitän tässä esimerkin aineistoni tyypillisestä analyysistä viiden ulottuvuuden mallilla:

H: Mitä on uus merimieskulttuuri

I: Ei nykyään oo aikaa...nykyään on ku hautausmaalla liikkuis, ketään ei näy missään...jokasella on omat vehkeet hytissä ja siellä mökötetään sitten. Suomalainen on tottunu siihen että jos istuskellaan niin siinä pitää olla alkoholia, moni varmasti pelkää että siinä leimautuu sitte ku iltasin istuu vaikka ois kuinka vapaa-aikaa se.¹⁶⁵

¹⁶⁴ Manninen 1977, 17.

¹⁶⁵ Haastattelu 21/2.

Katsotaanpa miten tuon vastauksen tuomat tiedot voisi jaotella viiden ulottuvuuden mallin mukaan:

H: Mitä on uus merimieskulttuuri

– kulttuurinen ulottuvuus

I: Ei nykyään oo aikaa...

–toiminnallinen ulottuvuus (vapaa-aikaa ei kerta kaikkiaan ole kun ollaan jatkuvasti töissä), kulttuurinen ulottuvuus (kiire ja ajanpuute muovaa laivakulttuuria).

nykyään on ku hautausmaalla liikkuis,

– sosiaalinen ulottuvuus (ilmapiiri on kuin hautausmaalla), toiminnallinen ulottuvuus (ihmiset eivät ole yhdessä), elämyksellinen ulottuvuus (hautausmaa on vahva kielikuva).

ketään ei näy missään...

– toiminnallinen ulottuvuus (ihmiset pysyttelevät hyteissään), sosiaalinen ulottuvuus (eivätkä ole muiden kanssa).

jokasella on omat vehkeet hytissä ja siellä mökötetään sitten.

– kulttuurinen ulottuvuus (vehkeet viittaa televisioon ja videoihin, eli materiaaliseen kulttuuriin), sosiaalinen ulottuvuus (mökötetään), elämyksellinen ulottuvuus (mökötetään), toiminnallinen ulottuvuus (vapaa-aika vietetään hytissä).

Suomalainen on tottunu siihen että jos istuskellaan niin siinä pitää olla alkoholia,

– kulttuurinen ulottuvuus (viittaa laajemmin suomalaiseen kulttuuriin), toiminnallinen ulottuvuus, sosiaalinen ulottuvuus (ilo ilman viinaa on teeskentelyä, pitää olla alkoholia).

moni varmasti pelkää että siinä leimautuu sitte ku iltasin istuu

– elämyksellinen ulottuvuus (pelko), sosiaalinen ulottuvuus (leimautuu), toiminnallinen ulottuvuus.

vaikka ois kuinka vapaa-aikaa se.

– tiedollinen ulottuvuus (viittaa merimiesten riistettyihin oikeuksiin viettää vapaa-aikaansa haluamallaan tavalla).

Lähes jokaiseen pieneen lauseen osaseen yhdistyy useampia dimensioita, parhaimmillaan neljä, ja vastauksessa esiintyvät kaikki viisi. Ja tämä oli siis vain yksi tyypillinen näyte laajasta haastattelumateriaalista. Mieleeni nousi siten kysymys, oliko minun järkevää pysyä sellaisessa jaottelumallissa, joka ei pystynyt aineistoani jaottelemaan? Helve näkee mallinsa yksinkertaisuuteen sisältyvän vaaran: hänen mukaansa oletettavaa on, että maailmankuvan ulottuvuudet ovat osittain päällekkäin ja sisäkkäin niin, että niiden erottaminen toisistaan on vaikeaa ja tulkitsemistavasta riippuvaa.¹⁶⁶ Oman aineistoni ja kenttätökokemuksieni kyseessä ollessa tuo jaottelu olisi kuitenkin tyystin mielivaltainen.

Voi toki esittää kritiikkiä, sanoa että tuo on vain haastattelu, ja kaikki siinä siten on kognitiivista ulottuvuutta. Informanttihan puhuu uskomusjärjestelmänsä kautta. Tai että kenttätöissä osallistuvassa havainnoinnissa tutkija voi sitten itse jakaa havainnot eri ulottuvuuksiin. Tai että pane se kaikki vain kulttuurisen ulottuvuuden alle, kun siitä kerran kysymyksesi esitit. Totta, jos käyttää riittävästi väkivaltaa, saa jalkapallon mahtumaan kirjekuoren sisälle. Siinä prosessissa voi tosin jalkapallolle ja/tai kirjekuorelle käydä huonosti. Samoin on toki mahdollista jaotella havainnot eri ulottuvuuksien alle ja pyrkiä käsittelemään niitä erikseen, mutta silloin tuo jaottelu on aina lähes täysin mielivaltaista. Sitähän kategoriat ovat - vähän mielivaltaisia, mutkia oikovia - mutta tässä tapauksessa saa tutkija itselleen hirmuvaltiaan osan. Äskeinen lainaus haastattelusta kuvaa laivan todellisuutta, ja kuten huomattiin, ei sitä ole mielekästä pyrkiä jaottelemaan tuon mallin mukaisesti eri ulottuvuuksiin.

Lähdin kentälle Helven maailmankuvan viiden dimension malli repussani. Uskoin sen olevan käyttökelpoinen väline merimiesten maailmankuvaa tutkittaessa. Kenttätöni edetessä tulin kuitenkin huomaamaan, kuinka keinotekoiselta maailmankuvan rakenteen malli merimiesten laivaelämän todellisuudessa tuntui. On kuitenkin muistettava, että maailmankuvan viiden ulottuvuuden mallia ei ole alun perin suunniteltu suljettujen yhteisöjen tutkimiseen. Toteankin oman tutkimukseni perusteella, että Helven maailmankuvan viiden dimension malli ei sovellu totaalisten laitosten, kuten laivan tutkimiseen, koska suljetuissa yhteisöissä ei voi mielekkäästi erottaa mallin viittä dimensiota toisistaan. Tutkimustulos tämäkin.

¹⁶⁶ Helve 1987, 22.

3.2.2 Maailmankuvan yleistä kritiikkiä

Maailmankuvatutkimusta on kritisoitu muutenkin viimeaikoina. Uskontotieteilijä Kimmo Ketolan mukaan ”maailmankuva” viittaa jo käsitteenä yhtenäisyyden, kokoavuuden ja kattavuuden ajatuksiin, vaikka näin ei välttämättä todellisuudessa asianlaita ole. Keskustelua on käyty siitä, kuinka sisäisesti johdonmukaisia ja eheitä maailmankuvat itse asiassa ovat.¹⁶⁷ Maailmankuvassa saattaa olla ristiriitaisia ja keskenään konfliktissa olevia elementtejä, sekä useita erilaisia ja keskenään rinnakkaisia systeemejä.¹⁶⁸ Ei olekaan ehkä syytä olettaa, että ihmisillä olisi eheä harmoninen maailmankuva, joka olisi itsessään niin kokonainen, ettei sen olisi tarvetta muuttua eikä se muuttuisi. ”Kuva” on käsitteenä staattinen ja pysähtynyt, eikä siten palvele todellisuutta.¹⁶⁹

Maailmankuva muuttuu yksilön elämän aikana elämäkokemuksen myötä, maailmankuva on jatkuvassa muutoksentallassa ja sen voi siten nähdä kehitysprosessina.¹⁷⁰ Ongelmaksi muodostuu tällöin, miten löydetään ne maailmankuvan elementit, joista koostuu tutkittavalle yhteisölle ominainen kokonaisuus - ja onko valittu yhteisö sen luontoinen, että sen maailmankuvaa on mielekästä tutkia jonain suurempana kuin sen yksilöiden maailmankuvat.¹⁷¹ Merimiehet ovat perinteisesti lähteneet nuorena merille, ja ovat viettäneet pitkiä aikoja suljetussa yhteisössä. Siten voi ajatella heidän maailmankuvansa tutkimista vähintäänkin yhtä mielekkäänä kuin vaikkapa arkkitehtien.¹⁷² Mutta onko jonkun ryhmän maailmankuvan tutkiminen mielekästä?

Mallin soveltamisvaikeuteni herättivät minut huomaamaan maailmankuvan tutkimuksen heikkouden: maailmankuvan rakenteen mallit ovat vain tutkijoiden keksimiä rakenteita, joita ei juurikaan ole pystytty perustelemaan.¹⁷³ Siten

¹⁶⁷ Ketola 1997, 10.

¹⁶⁸ Ketola 1997, 11

¹⁶⁹ Ketola 1997, 11

¹⁷⁰ Helve 1987; Ketola 1997; Pesonen 1997c, 39.

¹⁷¹ Lehtipuro 1977, 75.

¹⁷² Vrt. Uskontotieteen laitokselle tehdyt pro gradu -työt: Tuulikki Komulainen 1985 Arkkitehtien ammatti- ja maailmankuva; Juha Pessi 1981 Diplomi-insinöörin ja arkkitehdin maailmankuva.

¹⁷³ Ketola 1997, 19.

maailmankuvatutkimuksessa on vaarana, että tuodessaan oman maailmankuvan kehikkonsa tutkimusvälineeksi tutkija tulee heijastaneeksi enemmän omaa maailmankuvaansa kuin tutkittavien, sekä pakottaa tutkittavien maailmankuvan ennalta määrättyyn muottiin.¹⁷⁴ Se on tutkittavien ajatusten pakottamista tutkijan teoreettiseen viitekehykseen. Tämä herättää kysymyksen, onko maailmankuvatutkimus loppujen lopuksi vain vallankäyttöä tutkijan ja tutkittavien välillä.¹⁷⁵

Kaiken tämän kritiikin esille tuomisella ei tarkoitukseni ole kuitenkaan tyystin hylätä maailmankuvatutkimusta. Mielestäni on edelleen mielenkiintoista saada tietää, miten eri ihmiset ja ihmisryhmät tätä näennäisesti kaikille samaa todellisuutta hahmottavat. Opin kuitenkin sen, että maailmankuva ei käsitteenä ole ongelmaton, eikä se ehkä aina olekaan paras tapa päästä kiinni tuohon hahmotusprosessiin. On myös syytä kysyä, mihin maailmankuvia tutkimalla pyritään? Yksilön tai ihmisryhmän maailmankuvaa ei ole helppoa - jos lainkaan mahdollista - lähteä ulkopuolelta muuttamaan. Jos tutkijan haaveissa siintää palveleva tutkimus, kuten minun tapauksessani oli laita, on syytä miettiä jo ennakolta, sitoutuako käsitteeseen, joka ei hevillä tarjoa toimintamahdollisuuksia.

3.2.3 Yhteenveto

Edellä on maailmankuvaa ja maailmankuvatutkimusta kritisoitu monelta eri kantilta. Ensinnäkin on tartuttu itse maailmankuva-käsitteeseen ja väitetty sen olevan terminä harhaanjohtavan ja sitovan. Jos maailmankuva kuitenkin hyväksytään asianmukaisena käsitteenä, jää edelleen kysymys siitä, mihin ryhmään sitä on mielekästä soveltaa, jotta löydettäisiin jotain ryhmälle ominaista. Toisin sanoen, mitä ovat ne maailmankuvan elementit, joista riippuu yhteisön tai ryhmän maailmankuva. Tämä kysymys on käytännönläheinen. Kolmanneksi on maailmankuvan rakenteen malleja kritisoitu siitä, että niitä ei ole kyetty perustelemaan. Miten valita omassa tutkimuksessa käytettävä malli, kun ei tiedä mistä se kumpuaa? Perustelemattomuus voi johtaa kahteen haittaan: Ensinnäkin tutkija tulee helposti peilanneeksi omaa maailmankuvaansa tutkimuksessaan, eikä

¹⁷⁴ Pesonen 1997c, 48 ja 52; Lehtipuro 1977, 73.

¹⁷⁵ Pesonen 1997c, 52.

tutkittavien. Tässä tilanteen voi nähdä vielä pahempana, jos hän käyttää jonkun toisen tutkijan muotoilemaa maailmankuvan mallia. Tuleeko tutkittavien suuhun tungettua kahden ylimääräisen maailmankuvan näkemyksiä? – Tutkijan oman maailmankuvan ja käytetyn mallin kehittäjän maailmankuvan. Toiseksi tutkija pakottaa tutkittavien maailmankuvan muottiin, johon se ei välttämättä lainkaan istu. Tähän liittyy viimeinen kritiikki, joka ottaa kantaa koko maailmankuvatutkimuksen oikeutukseen kysymällä, onko maailmankuvatutkimus vain vallankäyttöä.

Oma kritiikkini liittyy ensisijaisesti kohtaan kolme ja sen johdoksiin. Helven malli ei ole perusteltu suljetuissa yhteisöissä. Tämä kokemukseni käytännön maailmankuva-tutkimuksesta on saanut minut vaihtamaan kokonaan toiseen työkaluun, eikä esimerkiksi Juha Mannisen maailmankuvan malliin. Yhdyn siten myös kritiikkiin itse maailmankuva-käsitteestä ja erityisesti sen mielekkyydestä jonkun ryhmän tai yhteisön tutkimisessa. Mitä taas tulee viimeiseen kritiikkiin maailmankuvatutkimuksesta vallankäyttönä, haluan kysyä onko olemassa mitään tutkimusta, jota ei voisi nähdä myös vallankäyttönä? Eikö tieteen perusta ole se, että tutkija ”kerää” tietoa ja sitten analysoi sitä saaden tuloksia. Tutkimusaiheen, tutkimuskohteen ja metodin valinta, sekä analyysi voidaan kaikki nähdä vallankäyttönä siinä mielessä, että tutkija tekee siinä päätöksiä kohteensa suhteen. Tämän voi nähdä pätevän myös maailmankuvatutkimukseen.

3.3 Metafora

Selvitettyäni, miksi hylkäsin maailmankuvatutkimuksen, pyrin nyt perustelemaan uuden välineeni istuvuutta tutkimuskohteeseen. Esittelen nyt uuden työkaluni metaforan, jonka löysin avukseni maailmankuva-käsitteen osoittauduttua sopimattomaksi tutkimukseni kannalta. Perehdyin metaforan käsitteeseen informanttieni tuotua useasti esille ajatuksen laivasta vankilana.

3.3.1 Metaforan määritelmä

*The essence of metaphor is understanding and experiencing one kind of thing in terms of another.*¹⁷⁶

Näin kiteyttävät metaforan olemuksen yhdysvaltalaiset kielitieteilijät George Lakoff ja Mark Johnson. Metafora tarkoittaa kielikuvaa. Se valaisee tiettyjä ominaisuuksia jättäen toiset varjoon. Siinä termi korvataan toisella, joka sekä peittää, että paljastaa.¹⁷⁷ Siten analyysiani laivasta vankila-metaforan kautta ei pidä ottaa niin, että väittäisin laivan ja vankilan olevan kirjaimellisesti samanlaisia. Ei toki. On muistettava, että kielikuva painottaa laivaelämän joitain piirteitä jättäen toiset vähemmälle, ja juuri siksi se on mielestäni toimiva väline pyrittäessä ymmärtämään laivan todellisuutta. Metafora toimii kuin kameran linssi: se auttaa näkemään jonkun osan kuvasta tarkasti, mutta sivuille jää alueita epätarkoiksi, puolihämärään. Näin pystytään keskittymään siihen, mitä pidetään tärkeänä.

Ajattelun voi nähdä pohjimmiltaan metaforisena. Vertauskuvat toimivat arkikokemuksen jäsentäjinä ja välittäjinä, siis eräänlaisina tulkintaresursseina. Arkikokemus on metaforien läpäisemä.¹⁷⁸ Siksi ei ole suinkaan merkityksetöntä, millaisia kielikuvia ihmiset käyttävät arkikokemuksiaan jäsentämään. Metaforat ovat luonteeltaan käsitteellisiä. Ne ovat ymmärtämisen perusvälineitä.¹⁷⁹ Aristoteles määritteli metaforan roolin tiedon tuottamisessa: käsittämättömän ja arkipäiväisen puolitiessä metafora tuottaa eniten tietoa.¹⁸⁰

3.3.2 Millainen vankila on mielessämme

Haastateltavat puhuivat laivasta vankilana nimenomaan kielikuvin, eivätkä väittäneet niiden olevan yhtä. Vankila-metafora on työväline. Voidaksemme syventyä laivaan vankilan kautta, on meidän ensin selvitettävä, mitä vankila mielessämme tarkoittaa.¹⁸¹ Metaforat ovat kulttuurisesti jaettuja,¹⁸² vankila nostaa pääpiirteittäin samat mielikuvat meille kaikille. Siten on mahdollista kuvata

¹⁷⁶ Lakoff & Johnson 1980, 5.

¹⁷⁷ Gordon, Lahelma ja Tolonen 1995, 4.

¹⁷⁸ Fiske 1992, 125–126.

¹⁷⁹ Lakoff & Johnson 1980, 159.

¹⁸⁰ Morgan 1986, 379.

¹⁸¹ Gordon, Lahelma ja Tolonen 1995, 6.

¹⁸² Gordon, Lahelma ja Tolonen 1995, 6.

metafora, ammentaen tästä yhteisesti jaetusta ymmärryksestä,¹⁸³ vaikka jokaisella yksilöllä olisikin hienoisesti omanlaisensa käsitys ko. kielikuvasta. Metaforat puhuttelevat meitä monella tasolla, virittäen meissä aina myös henkilökohtaisen heijastuspinnan omien elämäkokemuksiemme kautta.¹⁸⁴ Mitä ajatuksia kuva vankilasta tuo mukanaan? Vankila riistää vapauden. Vankeuden toinen nimi on vapausrangaistus. Tämän konkreettinen ilmentymä on muuri vankilan ympärillä. Ei ole vapautta tulla ja mennä, tehdä mitä ja milloin huvittaa, tavata kenet haluaa. Menettäessään vapautensa vanki menettää myös yllättäviltä tuntuja asioita. Vangista tulee tavallaan vankilan omaisuutta. Tästä konkreettisena osoituksena oli tutkimuslupahakemukseni epääminen tietyn vangin suhteen. Aikomuksenani oli kysellä hänen kokemuksiaan vankeudesta verrattuna hänen laivakokemuksiinsa, mutta oikeusministeriön Vankeinhoito-osasto katsoi, että vangilla ei oikeutta tällaiseen haastatteluun ollut. Aivan kuin vankilan omaisuuteen kuuluisivat myös vankien ajatukset. Vankila tuntuu määrittävän helpoimmin niiden asioiden kautta mitkä puuttuvat. Tilalla on muuri.

Vankilainstituutiota tutkineen Michel Foucault'n mukaan vankilajärjestelmän ensimmäinen periaate on eristys.¹⁸⁵ Muurit erottavat kaksi maailmaa toisistaan, estäen sisälläolijoiden pääsyn ulos, ja ulkomaailman astumisen sisään. Muuri estää liikkumista kahteen suuntaan. Sisälle lukittujen kannalta ulospääsyn estäminen on varmasti merkittävämpi piirre kuin ulkopuolisten kykenemättömyys tulla sisäpuolelle muuria. Pitkällä aikavälillä voi kuitenkin molemmilla olla vaikutusta. Kun muuri suojaa ulkomaailmaa vangeilta, suojaa se myös vankeja ulkomaailmalta. Vankila käy turvalliseksi ja tutuksi paikaksi olla, ja ulkomaailma alkaa pikkuhiljaa näyttää uhkaavalta. Tätä kutsutaan laitostumiseksi.

Vankila on karu. Se ei ole kenenkään koti, vaikka jotkut viettävätkin siellä suurimman osan elämästään. Vankilassa kärsitään rangaistusta, sitä ei ole rakennettu viihtymistä varten. Vankilan tarkoitus tekee siitä karun: vankilan päämäärä on pitää joukko ihmisiä erillään muista ihmisistä. Sen toiminta on tarkoin säädelty laissa, siksi se on persoonaton. Kalterit, muurit ja vartijat ovat siellä palvelemissa vankilan päämäärää, joka on eristäminen.

¹⁸³ Gordon, Lahelma ja Tolonen 1995, 6.

¹⁸⁴ Laine 1995, 22.

¹⁸⁵ Foucault 1980, 267.

Vapaudenriisto, muurit, karuus...mitä muita kuvia nousee mieleen...vangit, vartijat, valvonta. Joku näkee mielessään vangit paatuneina rikollisina, joku toinen systeemin uhreina. Vartijat voi nähdä yhteiskunnan palvelijoina tai sadistisina vallankäyttäjinä. Valvontaa voi pitää joko tarpeellisena tai yksityisyyden riistona. Näissä kohdin törmätään vankila-metaforan yksilöllisiin eroihin, joihin vaikuttaa pohtijan yhteiskuntakäsitys, tiedot vankilalaitoksesta ja mahdolliset omat kokemukset. Mutta kun puhutaan vankilasta vapaudenviejänä joka konkretisoituu muureihin tai vankilasta karuna paikkana olla, ollaan vielä melko turvallisilla vesillä.

3.3.3 Millainen metafora vankila on

Kenties paras tapa ymmärtää vankila-metaforan olemusta on verrata sitä muihin metaforiin. Käytin itseäni koekaniinina ja mietin, mitä mieleeni tulisi hieman erilaisista kielikuvista. Entä jos esiin noussut metafora olisikin ollut ”laiva on lintu”? Tuolloin painottuisi elävyys, liikkuvuus, kuolevaisuus ja tietynlainen haurauskin. Nyt näemme, että vankila-metafora nostaa esiin staattisuuden, paikalleen jäämisen, ikiaikaisuuden ja järeyden. Tuollaisen listan edessä tuntee helposti itsensä voimattomaksi. Mutta entäpä jos metafora olisikin ollut ”elämä on vankila”? Esiin nousisi totaalisuus, vaihtoehdottomuus ja lopullisuus. Tätä vasten laivan vertaaminen vankilaan tuo esiin mahdollisuuden, vaihtoehtoisuuden ja määräaikaaisuuden. Vaikka ”laiva on vankila”-metafora onkin lohduton, muistuttaa se siitä, että kyseessä on vain laiva eikä koko elämä.

3.3.4 Vankihaastattelu ja kirjeenvaihto

Tutkimuksen edetessä ja tutkimustehtäväni tarkentuessa päädyin tekemään vielä yhden haastattelun, tällä kertaa helmikuussa 1999 suomalaisessa vankilassa. Tämän haastattelun tarkoitus oli selventää muutamia kysymyksiä, joihin en vankilatutkimuksista ollut saanut vastausta. Kysyin mm. päivärutiineista, ajan kokemisesta ja sosiaalisesta hierarkiasta, sekä vankeudesta kokemuksena. Haastattelu kesti runsaan tunnin, informantin ollessa avuliaan mutta varautuneen.

Voiko muuta haastattelutilanteelta odottaa, kun eteen tuodaan ihminen, josta ei tiedä muuta kuin että tämä on vanki, kun tähän ei voi luoda etukäteen mitään kontaktia (minulla ei ollut edes nimeä tiedossa ennen haastattelua), kiitos Vankeinhoitolaitoksen. Vankeinhoitolaitoksen mielestä vangit ovat nähtävästi kaikki veistetty yhdestä puusta, joten sillä ei ole merkitystä kuka milloinkin mikrofonin edessä istuu. Tilanne on väkisinkin epäluonteva: tutkija kohtaa vangin. Toisen ihmisyyden supistetaan tämän vangin statukseen. Haastattelu ei ollut kuitenkaan hyödytön. Litteroin sen kohdennetusti, keskittyen niihin puheenpätkiin, joita tiesin tarvitsevani. Yritykseni haastatella vankia, josta olisin tiennyt edes hitusen enemmän, tyrehtyi Vankeinhoitolaitoksen epäykseen. Oli kuulemma epäilyttävää, että tiesin kenet halusin haastatella. Tämän vankilassa istuvan merimiehen kanssa olen käynyt sittemmin kirjeenvaihtoa, ja nämä kirjeet ovat osa aineistoani, hänen luvallaan. Molempien informanttien, haastatellun ja kirjeitä kirjoittavan, nimet on muutettu.

3.4 Työkalun vaihto

Päätin siis vaihtaa välinettä. Tutkin edelleen samaa asiaa, mutta nyt työkaluni on sopivampi ja tarkempi. Sopivampi siksi, että se istuu kohteeseen, toisin kuin maailmankuva. Tarkempi siksi, että sen avulla piirtyy tarina jossa on järkeä, joka on perusteltu. Maailmankuva ja uusi työkaluni metafora ovat tutkimuksessani kuin kameran kaksi eri linssiä, toinen tarkentaa toista paremmin ja käytän siksi sitä. Kumpikaan ei sinänsä ole väärä, toinen vain on tässä tutkimuksessa asianmukaisempi. Samalla fokus vaihtuu hienoisesti: sen sijaan että tutkisin maailmankuvaa, keskitynkin nyt laivan sosiaaliseen todellisuuteen, joka on ilmassa, ihmisten välissä. Tätä voi kutsua pilkun viilaamiseksi, mutta oleellinen ero on tutkijan sijainnissa: kenttätöissä olin osa laivayhteisöä, osa sosiaalista todellisuutta. Enää minun ei tarvitse sanoa mitään kattavaa 21 ihmisen yksilöllisistä maailmankuvista, tai kokonaisen ammattiryhmän, vaan voin keskittyä yhden työyhteisön tilanteeseen annetulla hetkellä. Työkalun vaihto vapauttaa minut myös toisesta maailmankuva-käsitteen ongelmasta tutkielmassani: Maailmankuva on kokonaisvaltainen, eikä vaihdu toiseksi kun törni päättyy ja

lomajakso alkaa. Kuitenkin minua kiinnostaa laivaelämä mahdollisine ongelmineen, eikä merimiesten elämä kaikkineen lomajaksot mukaan luettuna. Vaihdettuani välinettä voin hyvällä omalla tunnolla keskittyä laivaelämään.

Kenen näkökulmasta tuota laivaelämää tutkin? Laivaväen vai minun? Kysymys on mielenkiintoinen, sillä olin itse osa tutkittavaa työyhteisöä. Interaktionistinen lähestymistapa nyt lienee omimmillansa: tiedon saannin lähtökohtana on tutkijan ja tutkimuskohteen (johon tässä tapauksessa tutkija itsekin kuuluu) keskinäinen aktiivinen vuorovaikutus.¹⁸⁶ Näkökulma on väkisinkin minun, kuten kaikessa tutkimuksessa tutkijan, mutta olin itse osa tutkimuskohdetta ja siinä mielessä molemmilla puolilla tutkijasubjekti-tutkimuskohde -jaottelua.

4. Vankila

M: Miten sä kuvaisit merimiehen luonnetta

P: Luonnetta? Kyl täytyy vähän olla päässä vikaa että tänne lähtee

M: Minkä takia?

P: Ajattele nyt tota pitemmän päälle.. Tää on niinku vapaaehtoinen vankila. Pienet kopit tuolla, samat naamat tulee käytävil vastaan ihan niinku linnas...ja sit kuuden viikon törnit, me istutaan kuuden viikon tuomiot aina kerrallaan.¹⁸⁷

Vankila-teema nousi esiin ensi kerran haastattellessani Perttiä ja kysellessäni hänen käsityksiään merimiehen luonteesta. Vankila-metafora tuli siis esiin haastatteluissa: noin kolmasosa haastateltavista rinnasti laivan ja vankilan jollain tapaa, vaikka tätä ei haastattelussa kysytty. Sivuutin aluksi kielikuvan, koska en ollut tutustunut metaforatutkimukseen ja olin jotenkin mielessäni keskittynyt muuhun. Ajatus jäi kuitenkin itämään mielessäni, ja huomasin sen tarjoavan mielenkiintoisen näkökulman laivaelämään. Lukiessani sitten haastatteluja uudestaan huomasin siellä monia viittauksia, jotka tukivat vankila-metaforaa. Miksi haastateltavat valitsivat noin kielteisen ja vahvan kielikuvan puhuessaan laivasta? Kokivatko he laivan todellakin vankilana? Metaforan kielteisyyys ei anna kuitenkaan koko kuvaa siitä miten merimiehet suhtautuivat laivaelämään.¹⁸⁸ Se

¹⁸⁶ Pesonen 1997a, 121; Kelles 1984, 15–16.

¹⁸⁷ Haastattelu 5/5.

¹⁸⁸ Gordon, Lahelma ja Tolonen 1995, 10.

ilmaisee paljon, mutta myös sivuuttaa ja jättää pois.¹⁸⁹ Käsité näytti kuitenkin tarjoavan sopivan välineen laivayhteisön tulkitsemiseen. Mielikuva laivasta vankilana jäi kalvamaan mieltäni, se tuntui antavan selityksen niin moneen havaintooni. En suinkaan ole huomioineni ensimmäinen, joka vertaa laivaa ja vankilaa toisiinsa. Kanadalainen sosiologi Erving Goffman rinnasti nämä kaksi laitostyyppiä jo 60-luvulla:

*Niiden saartavaa tai totaalista luonnetta symbolisoi este ulkomaailman kanssa käydyn sosiaalisen vaihdon ja laitoksesta poistumisen tiellä - este joka on usein osa laitoksen fyysistä koneistoa: lukitut ovet, korkeat muurit, piikkilanka, kalliot, vesi, metsät tai nummet. Näitä laitoksia kutsutaan **totaalisiksi laitoksiksi** ja aion tutkia niiden ominaisuuksia.*¹⁹⁰

Goffmanin mukaan totaaliset laitokset saattoi jakaa viiteen ryhmään. Ensinnäkin ne laitokset, joissa pidetään itsestään huolehtimaan kykenemättömiä ja vaarattomia henkilöitä (vanhainkodit). Toiseksi laitokset, joiden asukkaat eivät kykene huolehtimaan itsestään, mutta ovat ympäristölleen vaaraksi (mielisairaalat, tuberkuloosiparantolat). Kolmantena ovat laitokset, joiden asukkaiden katsotaan tahallisesti vaarantavan yhteiskuntaa (vankilat, keskitysleirit). Neljänteen ryhmään kuuluvat laitokset, joiden tarkoitus on palvella tehokkaan tuotannon tai koulutuksen päämääriä (laivat, kasarmit). Viidennessä ryhmässä laitokset on rakennettu maailmasta eristymistä varten (luostarit).¹⁹¹ Näin laiva ja vankila kuuluvat Goffmanin totaalisten laitosten jaottelussa eri alaryhmiin. Merkilläpantavaa kuitenkin on, ettei kummankaan päätarkoitus ole keskittyä eristettyjen hyvinvointiin, kuten on laita ensimmäisen ja toisen ryhmän kohdalla.

4.1 Taustaa vankila-metaforan synnylle

Vankila-metaforalle on löydettävissä kolme lähtökohtaa, joista se on noussut. Näitä ovat ensinnäkin merenkulun historia sitovine perinteineen, toiseksi myytti merimiehen vapaudesta suhteessa laivan todellisuuteen ja kolmanneksi totaalisen laitoksen ominaispiirteet. Tarkastelkaamme ensin merenkulun historiallista taustaa.

¹⁸⁹ Gordon, Lahelma ja Tolonen 1995, 4.

¹⁹⁰ Goffman 1969, 6.

¹⁹¹ Goffman 1969, 6.

4.1.1 Merenkulun perinteet ja niiden murtuminen

Perinteet elävät voimakkaasti laivakulttuurissa. Liekö syynä merenkulkijoiden tapa lähteä nuorina merille, ja siten melko vähäinen kokemus muista työympäristöistä. Välillä kuitenkin tuntui siltä, että laiva oli omiaan säilömään menneisyyden. Ritva, joka on seilannut pari kymmentä vuotta, puki asian sanoiksi kuvatessaan laivayhteisöä:

*Nimenomaan ku päästäis noista vanhoista asenteista eroon, koko ajan mennään eteenpäin... Just nimenomaan tää 50- ja 60-luku, ne on eletty jo.*¹⁹²

Ennen modernin merenkulun mukanaan tuomaa murrosta kapteeni oli lähes jumala laivallansa, ja perämiehet olivat ”puolijumalia”.¹⁹³ Miehistön rivijäsen ei kapteenia juuri tavannut, eikä päällystö osallistunut lainkaan ruumiillisen työn tekemiseen. Päällystö oli etäinen, ja tuo etäisyys kulminoitui kapteenissa. Miehistön ja ylemmän päällystön väliset kontaktit olivat harvinaisia ja muodollisia.¹⁹⁴ Kapteenin sana oli laki. Kun tiedonvälitys laivan ja varustamon välillä oli hidasta ja hankalaa, oli kapteenilla enemmän valtaa kuin nykyisin. Ennen laivat saattoivat purjehtia kuukausia ilman että maapuolella tiedettiin mitä laivassa tapahtui.

*Sit on niitä kippareita ku muistaa ite nuoruudessaan että kippari oli ku jumala, nyt ne on ite kippareita eikä se oo enää yhtään samaa.*¹⁹⁵

Näin toteaa päällystön jäsen Jouko, joka on seilannut nelisenkymmentä vuotta ja ehtinyt siten itsekkin kokemaan merenkulun murroksen. Nykyisin monet tehtävät, kuten palkanmaksu ja laskutus ovat siirtyneet laivalta varustamolle. Tehtävien vähentyessä ja keskittyessä, on laivan ja kapteenin autonomia heikentynyt. Tietoliikenteen kehittymisen myötä varustamossa tiedetään nyt tarkalleen, missä laivat seilaavat ja onko kaikki kohdallaan. Laivoja valvotaan tarkemmin. Kapteenilla on edelleen laivasta viime kädessä vastuu ja siten myös valtaa, etenkin kriisitilanteissa. Hän ei kuitenkaan enää ole se yksinvaltiainen, jona kapteeni on

¹⁹² Haastattelu 18/3.

¹⁹³ Ramström 1992, 23.

¹⁹⁴ Ramström 1992, 23.

¹⁹⁵ Haastattelu 21/5.

aikaisemmin laivoilla pidetty. Miehistön vaikutusvalta ja oikeusturva on kohonnut vahvan ay-liikkeen myötä. Siten laivan hierarkia on periaatteessa hieman tasoittunut, mutta muutos on pikemminkin nolla-vaikutusvallasta vähäpätöiseen vaikutusvaltaan.

Merenkulun saattaminen laajojen ja yksityiskohtaisten, niin kansainvälisten kuin kansallistenkin lakien alle, sekä kilpailutilanteen kiristyminen ovat saaneet aikaan päätävävallan valumisen pois laivoilta. Laivan voi nähdä olevan vankilan kaikille. On tosin muistettava, että työn profiileista johtuen on päällystöllä silti edelleen huomattavasti enemmän itsenäistä päätäntävaltaa siihen, miten ja milloin he työnsä tekevät.¹⁹⁶ Tämä näkyi myös haastatteluissa, päällystö suhtautui työhönsä ja laivaan miehistöä myönteisemmin. Varustamo he eivät silti katselleet kovin suopein silmin, kuten ei Björnkään tässä:

M: Onks sun mielestä tää varustamon meininki muuttunu vuosien varrella?

B: Samalla tasolla ollaan, laatikoita piirrellään ehkä enempi... Ei ne tiää vissiin ittekkään missä mennään ...Laatikoita piirrellään vuodesta toiseen... ei ne tuota mitään ne laatikot.¹⁹⁷

Vallattomuuden tunne vain pahenee, kun itsellä ei ole valtaa, ja ne joilla sitä on, eivät käytä valtaansa vastuullisesti. Kiristynyt kilpailutilanne merenkulussa laivojen ulosliputushuhuineen ja irtisanomisjuoruineen on saanut aikaan sen, että varustamoon ei enää ehkä luoteta; varustamo ja laiva eivät olekaan aina samalla puolella. Ennen vanhaan arvostetusta merimiehestä on tullut varustamolle rahareikä. Tämä aiheuttaa katkeruutta vanhemmissa merenkulkijoissa, jotka ovat ehtineet kokea myös vanhat ajat kuten Jouko:

Nyt merimies on varustamon mielestä kaikista pahin ja kallein haittatekijä mikä tääl on, tänä päivänä sinua ei arvosteta pätäkääkään.¹⁹⁸

Perinteet laivalla näkyivät muun muassa laivaväen keskinäisessä kommunikaatiossa (katso jäljessä kappaleesta Kommunikaatio) sekä siinä, että miehistön ja päällystön messien rajaa ei aluksella juurikaan ylitetty. Päällystön puolelta saattoi joku kahvia hakiessaan pysähtyä hetkeksi, istahtaa jopa muutamaksi minuutiksi alas, mutta miehistö ei päällystön messin puolelle ilman

¹⁹⁶ Katso Työn kuormittavuus lastialuksilla 1992, 8-43.

¹⁹⁷ Haastattelu 11/2.

¹⁹⁸ Haastattelu 21/1.

painavaa syytä mennyt. Tämä vaikutti laivayhteisön sosiaalisiin suhteisiin. Toiseen messiin pistäytyminen ei ollut koskaan täysin varauksetonta, kuten päällystöön kuuluva Matti toteaa:

*Kyl mä siellä joskus voin käydä istumassa, mut mä tunnen sen et ne voi ajatella et paskaaks toi tänne tulee...kyttäämään.*¹⁹⁹

Toinen merkittävä tekijä, joka vaikuttaa vankila-metaforan syntyyn, sekä on sidoksissa merenkulun perinteisiin, on merimiesten myytti vapaudesta ja laivan karu arki.

4.1.2 Myytti vapaudesta ja laivan todellisuus

*Jos ei muuten niin ensimmäises myrskys tulee se et ei tää ny nii kivaa oo...et kyl se romantiikka on jääny niihin lauluihin...onhan täällä joskus hyviiki hetkii kun on tyyni keli ja lämmin ja kuu paistaa ja muuta, mikäs... Kyllä se merimiehelleki kivaa on...mutta ei kai siinä mitään romantiikkaa enää oo, siis sellaselle joka täällä on jo...se on eri niillä ku tänne tulee, niinku ennen vanhaan sanottiin että Malmsten laulo merelle ku kaveri tuli ja lasketteli reippait merimieslauluja.*²⁰⁰

Merimiesromantiikka merimiehineen, jotka vapaina ja juurettomina seilaavat maailmalla, elää edelleen suomalaisessa lauluperinteessä ja populaarikulttuurissa. Elämä laivalla on kuitenkin raakaa työntekoa, eivätkä olosuhteet ole useinkaan kovin mieluisat. Merimiestarinoiden myyttinen kuva merimiehestä ei ole koskaan vastannut laivatodellisuutta.²⁰¹ Laiva on aina ollut vahvasti autoritäärinen työpaikka, eikä vapaille itsenäisille merimiehille ole riittänyt myötätuntoa. Maissa merimiesimagoa kuitenkin pidetään yllä, kuten Erkki kertoo:

*Se on vähän kaksjakoista et laivassa voi nipottaa pienestäkin mutta maissa taas ei. Ne on paljon suurpiirteisempiä taas maissa. Kai se on lähinnä et se kuuluu merimiehen imagoon et maissa ollessa se on vähän holjakkaampi...ku se on merimies...*²⁰²

¹⁹⁹ Haastattelu 2/5.

²⁰⁰ Haastattelu 3/9.

²⁰¹ Sutinen-Väänänen 1995, 98.

²⁰² Haastattelu 3/5.

Merenkulun arki tuntuu sitä karummalta, jos sitä tarkastelee merimiesten vapausmyyttiä vasten. Tämä käsitys merielämän vapaudesta on edelleen voimissaan. Kun opiskelin Rauman merenkulkuoppilaitoksessa keväällä 1995, lietsoivat sekä opettajat että oppilaat itseään uskomaan tuohon vapausmyyttiin. Eräs opettajani kuvasi merimiestä lähes yli-ihmiseksi, joka tulta, jäätä ja myrskyä kaihtamatta selviää tilanteesta kuin tilanteesta. Tuolle kuvalle en löytänyt mitään kaikupohjaa kokemuksissani työharjoittelussa tai myöhemmin merillä. Merimieselämään on liitetty usein vapauden, seikkailun ja vastuuttomuuden ihannoitua.²⁰³ Sellaista se monien haastateltujen mielestä vielä 1960–70-luvuilla olikin, mutta nyt merimies huomaa olevansa vain osa valtavaa koneistoa, ja tämä huomio tukee vankila-kielikuvan syntymistä.

*Sillon alussa tietysti ku oli nuori niin siinä kiehto se että pääsee kiertämään maapalloa ja pääsee seikkailemaan ja... vähän semmonen ruusunen kuva oli tästä meritouhusta... ja sillon kun mä ajattelin tätä merimiesuraa niin silloin touhu oli täysin erilaista.*²⁰⁴

Näin kertoo parisenkymmentä vuotta seilannut Leena. Merimiesammatti oli ennen ainoita keinoja päästä ulkomaille. Ennen laivojen seistessä pitkiä aikoja vieraissa satamissa oli merimiehillä mahdollisuus tutustua muihin maihin. Nykyisin ovat satama-ajat lyhentyneet, ja toisaalta taas ulkomaille voi lähteä lomalle yhteiskuntaluokasta riippumatta. Siten merimiesammatti ei tarjoa enää mitään ainutlaatuista mahdollisuutta päästä ulkomaille. Merenkulkuun liittyvä matkustamisromantiikka on kääntynyt ikäänkuin pääläelleen. Päälystään kuuluvan Christerin mukaan:

*Teollisuusprosessihan tää on.*²⁰⁵

Merimiehet ovat olleet kuuluja rehvakkaasta alkoholinkäytöstään, ja menneiden vuosikymmenien merimieskulttuuriin liittyi oleellisesti rankka viinanveto. Tämä käytäntö on muuttunut radikaalisti viimeisen vuosikymmenen tai kahden aikana. Eräs syy on tiukka alkoholi- ja huume politiikka, jonka monet varustamot ovat omaksuneet - jotkut omasta halusta, jotkut taas saadakseen rahteja. Alkoholin käyttäminen aluksella oli periaatteessa kokonaan kielletty, mutta käytännössä

²⁰³ Ramström 1992, 19.

²⁰⁴ Haastattelu 7/1.

²⁰⁵ Haastattelu 20/2.

saunakaljat sallittiin. Kaikkien informanttien mielestä alkoholin merkitys laivassa oli vain haamu entisestään. Näin Leena:

*Enää ei voi sanoa että kaikki merimiehet on juoppoja.*²⁰⁶

Yrjö on samoilla linjoilla:

*Juominen on kyllä vähentynyt huomattavasti, voi sanoa että on enää kymmenesosa entisestä.*²⁰⁷

4.1.3 Totaalisen laitoksen ominaispiirteet laivan ja vankilan näkökulmasta

*Te ette voi tehdä minulle mitään mitä FG-Shipping ei olisi jo tehnyt.*²⁰⁸

Näin kertoo merillä ollut Pete todenneensa, kun hän joutui vankilaan ensimmäistä kertaa. Hän jatkaa:

*Jotenkin haistoin samankaltaisuutta, asutaan pienessä kopissa, vahvasti autoritaarinen ilmapiiri.*²⁰⁹

Puhuessani vankilasta, tarkoitan suljettua rangaistuslaitosta, enkä esimerkiksi avovankilaa tai työsiirtolaa. Tämä siksi, että yleensä ihmiset puhuessaan vankilasta viittaavat nimenomaan tuohon perinteiseen suljettuun rangaistusmuotoon. Suljettu laitos eroaa avolaitoksesta mm. siinä, että siellä vapauden menetys on avolaitosta totaalisempaa.²¹⁰ Vertailen laivaa ja vankilaa toisiinsa, jotta näkisimme kuinka monella tapaa nämä totaaliset laitokset muistuttavat toisiaan. Tämä samankaltaisuus on osaltaan luomassa vankila-metaforan syntyä.

Laivan ja vankilan erot

Vapaaehtoisuus

²⁰⁶ Haastattelu 7/5.

²⁰⁷ Haastattelu 12/1.

²⁰⁸ Kirje 16.2.1999. Varustamon nimi on muutettu.

²⁰⁹ Kirje 16.2.1999.

²¹⁰ Kääriäinen 1994, 124.

*T. Sä voit jäädä heti seuraavas satamas pois, jos sä haluut
 M. No et kyllä voi, tai voit, mut sit sä et sen jälkeen enää mee merille
 T. No nii...mut jääpäs tässä näin pois nii sul on kaikki Suomen
 poliisit perässä.²¹¹*

Näin Timo, joka suorittaa paraikaa vankilatuomiotaan, kun kysyin häneltä hänen mielikuvaansa vankilan ja laivan eroista (Timo ei ole merimies). Laiva eroaa toki monella tapaa vankilasta. Ensimmäinen ja merkittävin ero on vapaaehtoisuus. Vankila ei perustu vapaaehtoisuuteen, kun taas laiva on vapaiden täysivaltaisten ihmisten työpaikka. Tosin laivankin vapaaehtoisuuden voi kyseenalaistaa kahdella tapaa: ensinnäkin merenkulkijoiden voi olla vaikeata saada töitä maista, koska heidän ammattitaitonsa on pitkälti rajattu merenkulkuun. Tähän liittyy Peten, vankilassa istuvan merimiehen, kommentti:

Vapaaehtoisuudesta:

On toki totta, että ihmisillä on vapaus valita onko laivassa (tai muussa työpaikassa) vai makaako kotona, tosin kotona makaamalla ei tienaa, joten voi kuolla nälkään. Voimmekin perustellusti kysyä onko nykyajan ihmisellä vapaus valita, vai onko elämänmenossa kiinni pysäkkeen tehtävä työtä, mentävä laivaan.

*Jos en mene laivaan, en saa rahaa.
 Ilman rahaa en voi elää.*

Jos en mene laivaan, en voi elää.²¹²

Voiko puhua todella vapaaehtoisuudesta, jos töihin menemisen syyt ovat pitkät lomat, palkkaus ja se, ettei muuallekaan pääse? Kuten liki parikymmentä vuotta seilannut miehistön jäsen Mika sanoo:

En mä tiä viihynks mä tääl laivalla, mut tääl on pakko olla... Mut jos ois vaihtoehto perhana et mie saisin maista suhtkoht saman työpaikan, vakituisen, niin mie jäisin sinne.²¹³

Toiseksi, vaikka laivalle meno onkin vapaaehtoista, ei sieltä poistuminen enää ole. Jos työntekijä poistuu laivalta kesken työjaksoaan, katsotaan se laivasta karkaamiseksi, joka voi periaatteessa johtaa rangaistustoimenpiteisiin. Pelkkä työsuhteen purku ei siis aina riitä. Timon tekemä huomautus on kuitenkin

²¹¹ Haastattelu v/16.

²¹² Kirje 30.1.1999.

²¹³ Haastattelu 19/9.

paikallaan, laivasta voi jäädä pois. Tämä on oivallinen esimerkki metaforan toiminnasta: se jättää varjoon jotkut piirteet painottaen toisia.²¹⁴

Palkkaus

*Vankilan palkkauksen ja laivatyön palkkauksen suhde on kuin orjatyön ja prostituution. Vankilassa tehdään ruokapalkalla, kuten orjat yleensäkin. Laivassa taas myydään lihastyö, hiki ja vapaa-aika rahasta ja sopimus on tietyn pituinen.*²¹⁵

Näin karusti vertaa Pete laivan ja vankilan palkkausta, jossa on huima ero. Merityöstä saa melko hyvää palkkaa, etenkin kun ottaa huomioon koulutustason ja pitkät lomat. Palkka mainittiinkin erääksi keskeisimmäksi syyksi olla merillä töissä. Vankilassakin saa vanki työstään korvausta, mutta tämä rahamäärä on mitätön verrattuna normaaleihin suomalaisten palkkoihin. Suljetussa laitoksessa vanki saa työstä 2 - 3,20 mk tunnilta työrahaa.²¹⁶

Vartijat

Laivalla ei ole vartijoita kuten vankilassa, eikä miehistöä tietenkään lukita hytteihin. Vanki - vanginvartija -asetelmaa ei suoranaisesti ole. Laivalla kaikkien työpanosta tarvitaan, yksilön turvallisuus on muiden käsissä. Jokaiseen on luotettava. On kuitenkin käytäntöjä, jotka asettavat jotkut valvonnan alle, toisten jäädessä valvomaan. Tällaisia ovat esimerkiksi kapteenin ja vahtipäällikön oikeus puhalluttaa työntekijä, jos he epäilevät tämän olevan alkoholin vaikutuksen alaisena. Puhalluttamista monet pitivät yksityisyyttä rikkovana, kuten Ritva toteaa:

*Me ollaan täysi-ikäisiä ihmisiä, ei me tarvita holhoojia ympärillemme.*²¹⁷

²¹⁴ Gordon, Lahelma ja Tolonen 1995, 4.

²¹⁵ Kirje 30.1.1999.

²¹⁶ Vankeinhoidon vuosikertomus 1997 1998, 33.

²¹⁷ Haastattelu 18/2.

Tämä luo jännitettä: toisaalta oma henki jätetään toisten käsiin ja heihin luotetaan ammatti-ihmisinä, toisaalta aikuisia ihmisiä on muutamalla hierarkiassa ylempänä olevalla oikeus puhalluttaa, eli testata heidän luotettavuuttansa. Tämä on osin perusteltavissa kansainvälisillä säädöksillä ja rahtaussopimuksilla, sekä yleisellä turvallisuudella. Mutta kuka puhalluttaisi kapteenin?

Vaikka vartijoita ei laivoilla ole, toimii tarkoin rajattu ihmismäärä pienessä tilassa itsessään vartiointimekanismina. Koska liikkumatilaa on vähän ja aktiviteetteja rajoitetusti, tuntuu aina joku tietävän missä itse kukin on. Mennessäsi hakemaan iltapalaa törmäät laivatoveriisi, menet saunaan ja siellä heitä on muutama. Koska mahdollisia oleskelupaikkoja on niin vähän, ja tilaa kaiken kaikkiaan niin rajoitetusti, näkee aina joku sinun liikkeesä. Muu laivaväki oppii pian itse kunkin rutiinit. Toisten tekemisistä tunnutaan olevan myös kiinnostuneita: kun en eräänä aamuna herännyt kokin purraukseen (puhelinsoitto hyttiin kun on aika herätä), kuhisi koko miehistön messi spekuloidessaan missä olin yöni viettänyt. Tilannetta ei tuntunut selventävän se, että laivahuoltaja oli löytänyt minut hytistäni nukkumassa korvatulppien varjellessa untani.²¹⁸

Laivan ja vankilan yhtäläisyydet

Elämän eri puolien alistaminen yhden auktoriteetin alle

*Nyky-yhteiskunnassa on yksilön elämä yleensä järjestynyt siten, että yksilö nukkuu, huvittelee ja työskentelee eri paikoissa, eri osallistujien kanssa, eri auktoriteettien alaisena. Totaalisten laitosten keskeinen piirre on näitä kolmea elämänpiiriä erottavien esteiden sortuminen. Ensinnäkin elämän eri puolet tapahtuvat samassa paikassa ja yhden ainoan auktoriteetin alaisena.*²¹⁹

Erving Goffmanin mukaan totaalisten laitosten keskeinen piirre on yksityisyyden raja-aitojen sortuminen. Parikymmentä vuotta seilanneen Leenan mielestä:

²¹⁸ Kenttäpäiväkirja 6.10.1996.

²¹⁹ Goffman 1969, 7.

Eihän tää oo mitään normaalia ku ihmiset laitetaan tänne pieneen yhteisöön, jossa ne on määrätyn ajan ja sitten on vapaa-aikana samat naamat ku työaikana....siinähan väkisin tulee semmonen laitostuminen.²²⁰

Leenan kommentin voi nähdä istuvan sekä laivaan että vankilaan. Yhtäläisyyksiä laivan ja vankilan välillä on muutenkin paljon. Luettelen niitä tässä yhteensä seitsemän, joista elämän eri puolten tapahtuminen samassa paikassa saman auktoriteetin alla on ensimmäinen.

Auktoriteetin säätelemä päivärutiini

Toiseksi merimies, kuten ei vankikaan päättä mitä tekee ja milloin tekee.²²¹ Toki useimmissa tavallisissa työpaikoissakin on tietyt kellonajat, jotka säätelevät työaika, mutta laivalla tuo viedään paljon pitemmälle. Töitä saattaa tulla milloin tahansa, eikä niistä ilmoiteta aina etukäteen. Kohdallani ei ollut harvinaista, että herätys tuli kolmen aikaan aamulla, kun olin päässyt vahdista keskiyöllä ja menevä uudestaan töihin aamukahdeksaksi. Aluksella ei ollut säännöllistä reittiliikennettä ja merimatkat olivat useimmiten melko lyhyitä, joten ennalta ilmoittamattomia ylitöitä tuli lähes joka vuorokaudelle. Tämä vaikeutti oleellisesti vapaa-ajankäytön suunnittelua. Tässä mielessä ovat olot vankilassa (ja säännöllistä reittiliikennettä ajavilla aluksilla) varmasti paremmat: päivärutiini on selvä, eikä siitä usein poiketa. Kun sitten laivalla osuu vapaa sopivasti satama-aikaan, niin että on mahdollisuus päästä maihin jaloittelemaan, kuvaa Kaarle tunnetta näin:

Tekee hyvää päästä kahdeks kolmeksi tunniks rautojen sisältä ulos.²²²

Palveluspaikka

Muita totaalisen vallanalaisuuden yhtäläisyyksiä vankilan ja laivan välillä on esim. se että kuten merimies ei päättä missä seilaa, ei vankikaan päättä missä tuomionsa suorittaa. Usein myös laivassa

²²⁰ Haastattelu 7/5.

²²¹ Katso Kääriäinen 1994, 130.

²²² Haastattelu 13/6.

*hytti määrätään päällystön toimesta, vankilassa taas selli määrätään vankilan henkilökunnan taholta.*²²³

Näin kirjoittaa Pete kokemuksistaan laivalla ja vankilassa. Merimies ei päätä, missä seilaa. Työsopimus tehdään pääasiassa varustamon, ei laivan kanssa. Siten varustamo voi milloin tahansa siirtää työntekijän toiseen alukseen. Tämä vaikuttaa helposti ihmissuhteisiin työpaikalla. Lisäksi sillä on suuri ero, työskenteleekö laivalla, joka seilaa Suomen rannikkoa käyden säännöllisesti satamassa, vai onko pesti alukseen, joka tekee neljän kuukauden mittaisen reissun Siperiaan. Törnin pituus voikin vaihtua neljästä viikosta neljään kuukauteen. Joukon mukaan:

*Kun ajettiin Persianlahdelle niin sillon se oli ykstoikkosta. Sama kun neljä kuukautta olis linnassa ollu.*²²⁴

Poispääsy

Vanki ei päätä milloin ja kauanko hän tuomiotaan suorittaa. Samoin ei merimieskään päätä milloin ja kauanko hän seilaa. Törnit vaihtelevat aluksen liikenteestä riippuen. Merenkulussa on merellä oma roolinsa törnien kestossa: myrsky tai huono keli saattaa hidastuttaa etenemistä useilla päivillä (laiva ei pääse kulkemaan tai marssivauhti hidastuu, lisäksi kovan myrskyn jälkeen satamat ruuhkautuvat). Toinen syy törnien keston ennalta arvaamattomuuteen on se, että merimies on pieni pelinappula laivatoiminnoissa: jos odottamaton keikka tulee Puolaan, sinne lähdetään vaikka työntekijöiden olisi pitänyt päästä jo lomalle. Lomajaksolle he pääsevät sitten kun varustamolle sopii. Varustamo ei voi toki pitää työntekijöitään laivalla kuukausitolkulla vastoin heidän tahtoaan, mutta muutaman viikon myöhästymisiä tapahtuu. Samoin työjakson tarkka alkamispäivämäärä on harvoin tiedossa. Kuten työstä poispääsy, myös sinne meno voi heilahdella viikoilla. Työjaksojen keston epämääräisyydestä johtuen on lomajan suunnittelu vaikeaa. Miten varata lomamatka tai teatteriliput, jos ei tiedä milloin pääsee vapaalle?

Ateriat

²²³ Kirje 30.1.1999.

²²⁴ Haastattelu 21/8.

*Jokapäiväinen elämä on aika yksitoikkosta, jokainen omas kopissaan ja käy töissä ja käy syömässä ja that's it.*²²⁵

Kuten vankilassa, ei laivassakaan työntekijä päättä, mitä hän syö ja milloin syö. Kokki laittaa samaa ruokaa kaikille, tiettyyn aikaan. Laivassa on aina välipalaa tarjolla, ja kahvit voi keittää milloin haluaa. Nykyisin on Suomessa vangeilla usein omat kahvinkeittimensä selleissään ja vaatimaton välipalatarjonta, joten tämä ero ei liene kovin suuri. Vankiloissa tehdään ruokaa suuremmille ihmismäärille kuin laivoissa, joten tietty laitospaikka paistaa vankilaruoasta varmasti läpi. Kummassakaan paikassa ei osallistuta ruoanlaittoon eikä suunnitteluun, vaan syödään mitä saadaan.

Asuminen

Asumisessa ei sellit ja hytit poikkea juuri toisistaan. Miehistön²²⁶ hytit ovat pienet ja standardit: kodikkuudesta ei oikein voi puhua. Merimies jakaa aina hyttinsä sen henkilön kanssa, joka tulee töihin hänen lomajaksonsa ajaksi. Puolet vuodesta hytti on siis jonkun toisen ihmisen asuinpaikka. Siksi hytit eivät tuntuneet olevan lainkaan persoonallisia. Hyttejä ei viitsitty sisustaa. Eivätkö merimiehet pitäneet hyttejä ominaan? Ahtaan standardihytin sisustaminen ei ehkä ole kovin innostavaa, etenkin, kun merimies ei voi koskaan olla varma, palaako hän samalle alukselle palvelemaan lomalta palatessaan. Varustamollahan on oikeus siirtää työntekijä mille alukselle tahansa. Tässä mielessä vankien sellit ovat varmastikin kodikkaammat: niitä ollaan motivoituneempia sisustamaan edes jotenkin, sillä tuomion kesto on tiedossa.

Rajoitettu liikkumatila

Tila on muutenkin varsin rajoitettu, ja se vaikuttaa huomattavasti vapaa-ajan viettomahdollisuuksiin. Laivalla merimies voi viettää vapaa-aikaansa hytissään tai messissä, tahi mennä punttisalille ja saunaan. Tilaa ei luonnollisestikaan

²²⁵ Haastattelu 13/2.

²²⁶ Tässä on merkittävä ero miehistön ja päällystön hyteissä. Jälkimmäisten hytit ovat huomattavasti tilavampia, tosin ne toimivat myös työhuoneina.

tennikseen tai sählynpeluuseen ollut, ja lenkkeily ei liukkaalla ja josjonkinlaista rakennelmaa täynnä olevalla kannella tullut kysymykseenkään. Vankilassa vapaa-ajanviettopaikkoja ovat selli, ja oman osaston seurustelutila ennen sellien ovien sulkemista (sulkemisaika vaihtelee osastoittain). Määrättyinä päivinä käytössä on punttisali ja askartelu- sekä musiikinsoittomahdollisuus. Kummassakaan paikassa ei mennä elokuviin, lenkille, tai kylään naapurikaupungissa asuvan ystävän luo. Laivasta saa merimies tosin lähteä, jos laiva on satamassa eikä häntä laivatoiminnoissa tarvita.²²⁷ Käytännössä näin ei kuitenkaan aluksellani kovin usein käynyt. Maihin ei monasti voinut vain pistäytyä: satamat olivat kaukana asutuskeskuksista, eikä taksimatkoja viitsitty maksaa vain tunnin tai kahden takia. Organisaatioteoreetikkojen Eugene Webbin ja Karl E. Weickin mukaan valta näyttäytyy kirjaimellisimmin siinä, miten vaikeaa on päästä organisaatorakennukseen sisään tai sieltä ulos.²²⁸

Laivan ja vankilan eroilla ja yhtäläisyyksillä elinympäristötasolla ei sinänsä ole mitään kuriositeettia suurempaa merkitystä. Merkittäviksi nämä yhtäläisyydet ja erot tekee se, että ne vaikuttavat ihmiseen - elinympäristö ja sosiaalinen todellisuus eivät ole yhdentekeviä. Tässä käsitellyt totaalisen laitoksen piirteet rajattuine tiloineen, tarkkoine päivärutiineineen ja rajoituksineen ovat osaltaan synnyttämässä vankila-metaforaa. Tämä vertailu on pyrkinyt valaisemaan laivan ja vankilan eroja lähinnä elinolosuhteiden kannalta. Laivalle mennään kuitenkin tekemään töitä, laivan päämäärä on tehokas tuotanto. Siksi haluan tarkastella näitä kahta laitosta vielä organisaatioina - työnteon näkökulmasta.

4.1.4 Laiva ja vankila organisaatioina - vertailua makrotasolla

*Vankila ei varsinaisesti ole työpaikka, vaan se on tai sen on oltava itsessään kone, jonka rattaina ja tuotteena työtätekevät vangit samanaikaisesti ovat; tämä kone työllistää heidät.*²²⁹

*Työ laivalla on kuin robotin hommaa, ja päivät on samanlaisia.*²³⁰

²²⁷ Merityölainsäädäntö 1996, 8.

²²⁸ Webb ja Weick 1983, 220.

²²⁹ Foucault 1980, 274.

²³⁰ Haastattelu 8/1.

Ensimmäinen lainaus on Michel Foucault'n, jälkimmäinen merellä pitkään työskennelleen miehistön jäsenen Anjan. Vertailtaessa laivaa ja vankilaa organisaatioina, on kone-metafora käyttökelpoinen. Tarkastelemalla organisaatiota kielikuvan kautta voi oppia jotain uudesta organisaatiosta.²³¹ Kone-metaforan käyttäminen välineenä selittämässä toisen metaforan - vankilan - syntyä, saattaa hämmentää lukijaa. Vankila-teema nousee laivatodellisuudesta, ja toimii tulkintakehyksenä merimiehille. Kielikuvathan ovat ymmärtämisen perusvälineitä.²³² Kone-metafora taas on organisaatioteoreettinen väline, jonka avulla tutkija pyrkii hahmottamaan organisaatioita makrotasolla, ja siten analysoimaan laivan ja vankilan yhtäläisyyksiä. Tästä traditiosta kumpuaa monet klassiset organisaatioteoreetikot, kuten Max Weber, Henri Fayol ja Frederick Taylor.²³³ Vaikka he kaikki kirjoittivat organisaatioteorioitansa 1900-luvun alkupuolella, vaikuttavat heidän ideansa edelleen huomattavasti organisaatioissa. Organisaatioviestintää tutkivan yhdysvaltalaisen Katherine Millerin mukaan suurin osa nykyään toimivista organisaatioista on rakennettu klassisten organisaatioteoreetikkojen hengessä.²³⁴ Kun merenkulku nojaa vahvasti perinteisiin ja voimakkaaseen hierarkiaan, puolustaa 1900-luvun alun teoria mielestäni tässä paikkaansa. Erilaisista tavoista lähestyä organisaatioita soveltuu kone-metafora mielestäni parhaiten sekä laivaan, että vankilaan. Molemmat organisaatiot on rakennettu koneiksi.

Mitä kone-metafora paljastaa

Kone-metaforan näkökulmasta organisaatiossa painottuvat erikoistuminen, standardisointi, vaihdettavuus ja ennustettavuus.²³⁵ Erikoistumisella tarkoitetaan, että koneen tai organisaation jokaisella osalla on oma spesifi toimintonsa. Konepäällikkö tekee vain konepäällikön töitä, kuten vanki toimii organisaation kannalta vain vangin roolissa, eikä esimerkiksi tiistaisin tai kylminä päivinä

²³¹ Morgan 1986, 13.

²³² Lakoff & Johnson 1980, 159.

²³³ Miller 1995, 22.

²³⁴ Miller 1995, 38.

²³⁵ Miller 1995, 22–23.

vanginvartijana. Sekä laiva että vankila ovat osa suurempaa organisaatiota. Laiva on osa varustamoa ja sitä kautta kansainvälistä merenkulkua, vankila taas on osa vankeinhoitolaitosta ja sitä kautta valtionhallintoa. Siten molemmissa organisaatioissa on keskeistä standardisoida ”koneen” osat. Merenkulussa tämä tehdään kansainvälisten pätevyyskirjojen avulla, vankeinhoidossa taas vartijoiden osalta yhtenäisen koulutuksen,²³⁶ joka pätevoittää virkaan. Vankien kohdalla tämä pätevoityminen on hieman erityyppistä, mutta voihan tuomioistuimen päätöksen nähdä tällaisena pätevyystodistuksena... Vaihdeavuuden periaate liittyy standardisointiin. Koneen jokainen osa on vaihdettavissa kaltaiseensa ilman, että koneen toiminta järkkyy. Merenkulussa tämä on osa perustoimintoja, koko lomajärjestelmä perustuu täydelliseen vaihdettavuuteen. Jokaista laivaa kohden on kaksinkertainen miehistö: kun toinen puoli on työjaksossa, lomailee toinen. Pätevyyskirjat ovat voimassa kansainvälisesti kaikilla kauppa-aluksilla. Merimies voi hakea mille tahansa varustamolle töihin, ja varustamo voi sijoittaa hänet mille tahansa laivalle. Vaihdeavuus on saavuttanut siten globaalit mittasuhteet. Vaihdeavuus pätee myös vankilaan: periaatteena on että oli kiven sisällä keitä vankeja tai vanginvartijoita hyvänsä, eivät vankilatoiminnot muutu. Tämä kaikki johtaa ennustettavuuteen, kone on ennen kaikkea ennustettava. Se noudattaa tiettyjä periaatteita, *lakeja*, toiminnassaan.

Koneen osat

Kone-metaforan kautta on helppo ymmärtää työntekijöiden kutsumanimiä laivalla. Koneen osien nimet ovat - mitäs muuta kuin - koneen osien nimiä. Laivaväkeä ei juuri koskaan kutsuttu heidän omilla nimillään. Työtovereitani olivat mm. Sähkö (sähkömies), Pumppu (pumppumies), Poosu (pursimies), Repari (konekorjausmies), Tuju (stuertti), Kokki (kokki), Kapteeni/Kippari (kapteeni), Försti (yliperämies), Kakkonen (toinen perämies), Kolmonen (kolmas perämies), Siiffi (konepäällikkö). Kaikki virkanimikkeitä tai niiden väännöksiä. Ainoastaan

²³⁶ Vanginvartijan perustutkinto, joka kestää yhden lukuvuoden, vaaditaan kaikilta viranhakijoilta.

matruusien kohdalla - koska heitä oli kaksi - käytettiin sukunimiä heidät toisistaan erottamaan. Laivan muutamaa naista saatettiin kutsua vaihtoehtoisesti myös omilla nimillä, ja harvakseltaan muitakin. Yleisin kutsumanimi oli kuitenkin aina oma virkanimike merimiesslangimuodossaan. Erving Goffmanin mukaan ihmisen tärkein omaisuus ei ehkä olekaan fyysistä, vaan oma nimi - sen menetys saattaa typistää minuutta.²³⁷ Kun työntekijä lähti lomille, hänen nimensä peri seuraava työntekijä. Millaista on olla vuosikymmenet nimeltään Sähkö, ja vielä jakaa tuo nimi toisen Sähkön kanssa?

Toimintatarkoitus

Laivakoneen ja *vankilakoneen* yhtenä erona voi nähdä niiden toimintatarkoituksen. Erving Goffmanin totaalistien laitosten jaottelussa laivat asettuvat ryhmään, joiden tarkoituksena on palvella tehokkaan koulutuksen tai tuotannon päämääriä.²³⁸ Laivan päämäärä on kuljettaa tavaraa mahdollisimman tehokkaasti paikasta toiseen. Merimiehet ovat siinä sivussa, toimivan koneen osia, mutteivät muuta. Vankilan tarkoitus Goffmanin jaottelussa taas on eristää tahallisesti yhteiskuntaa vaarantavat henkilöt.²³⁹ Vangit ovat vankilassa pääroolissa, toisin kuin merimiehet laivoillansa. Koska vangit ovat keskeisin osa vankilakoneistoa, ja heidät on eristettävä, on vankilan päämäärä eristää itsensä. Toimintatarkoitusten ero heijastuu näiden laitosten todellisuuteen kahtalaisesti: Laivalla saa merimies tuta itsensä vielä pienemmäksi, sillä hän on vain koneen osa, jota ei ole vielä ehditty korvata millään masiinalla. Toisaalta merimiehet ovat osa suurempaa päämäärää, tavarankuljetusta, kun vankien osaksi jää olla osa koneistoa, jonka tehtävä on säilöä itsensä (ja antaa siten merkitys ja olemassaolon tarkoitus vankilalle).

4.1.5 Weberin byrokratia

²³⁷ Goffman 1969, 17.

²³⁸ Goffman 1969, 6.

²³⁹ Goffman 1969, 6.

Saksalainen sosiologi Max Weber kirjoittaa byrokratian teoriassaan yhteiskunnan byrokratisoituvan alati yhä enemmän.²⁴⁰ Hänen mukaansa byrokratian määrääviä piirteitä ovat tarkasti määritelty hierarkia, työn jako, vallan ja päätöksenteon keskittyminen, suljettu systeemi, sääntöjen tärkeys sekä auktoriteetti.²⁴¹ Weberin teoria pohjaa samalle idealle, joka äsken esiteltiin: organisaatio tulisi rakentaa niin, että se toimii koneen lailla.²⁴² Miten tämä teoria istuu totaalisiin laitoksiin? Tarkastelkaamme näitä laivan ja vankilan näkökulmasta.

Hierarkia ja työnjako

Kummassakin organisaatiossa on hierarkia erittäin tarkasti määritelty, lakisääteisestikin. Merenkulun hierarkkisuutta olen jo käsitellyt kappaleessa 2.1 Laivaelämästä. Vankilan hierarkkisuus on myös vahva; ei tulisi kysymykseenkään, että vanginvartija ja vanki vaihtaisivat paikkaa. Tuollaisia tilanteita kutsutaan kapinaksi, niin laivalla kuin vankilassakin. Samoin työnjako on selkeä. Seuraava esimerkki selventäneee näitä byrokratian piirteitä laivaelämässä: Unohdin kerran lastinmittauksessa tarvittavat yhteensä alle kilon painavat ja taskuun sopivat pikkuesineet (ullitsimittarin osat) kannelle kun laiva lähti satamasta. Menin jatkamaan ruosteen hakkaamista ruorikonehuoneeseen. Olen syventynyt työhöni kun yhtäkkiä tunnen koputuksen olkapäälläni. Pumppu²⁴³ se siinä seisoo kertomassa minulle, että olen unohtanut nuo pikkuesineet kannelle, ja että ei ole hänen tehtävänsä hakea niitä sieltä. Totta, mutta voidakseen kertoa tämän minulle on hänen täytynyt kiivetä ensin kolme kerrosta ylös ja sitten viisi alas, ja hänen on päästävä vielä takaisinkin. Matkallaan hän on ohittanut kaapin, mihin nuo pikkuesineet pitää laittaa. Mies ramppaa siis yhteensä 16 kerrosta kertomaan minulle, että ei ole hänen tehtävänsä viedä tavaroita kaappiin, jonka hän tässä prosessissa tulee ohittaneeksi kaksi kertaa...

²⁴⁰ White 1988, 92-93.

²⁴¹ Miller 1995, 29-30. Katso myös Weber 1996, 80-81.

²⁴² Miller 1995, 21.

²⁴³ Pumppumies, on laivahierarkiassa kaksi astetta puolimatruusia ylempänä, mutta kuuluu vielä miehistöön.

Valta ja päätöksenteko

*Jos sää sanot jotain esimerkiksi jollekin perämiehelle, niin et sää millään voi olla oikeassa koska sä olet puolikas ja toinen on perämies.*²⁴⁴

Näin minua opasti vanhempi miehistön jäsen Kaj. Peten kokemukset vankilasta ovat samansuuntaisia, kuten hän kirjeessään kertoo:

*Kyse on ennen kaikkea siitä että kun joku ”pikkukyrpä” saa vähän valtaa johonkin toiseen nähden, niin pitäähän sitä vähän käyttää ja kokeilla, että onkohan mulla tohonkin sama valta kuin muihin. Ja jos jotain ehdottaa niin ressurssi kokee menettävänsä valtaa jos suostuu niin tekemään.*²⁴⁵

Valta ja päätöksenteko ovat keskittyneitä sekä laivassa että vankilassa. Suorittava porras korkeintaan päättää, missä järjestyksessä tarkoin määrätty tehtävänsä tekee, eikä usein siihenkään ole mahdollisuutta. Organisaation kannalta laivalla ja vankilalla on kuitenkin eräs merkittävä ero. Laivassa jokaista laivaväestä tarvitaan, ja heihin on myös luotettava. Laivalla ollaan kirjaimellisesti ”samassa veneessä”.²⁴⁶ Jokaisen oletetaan hoitavan tehtävänsä jämäptisti yhteisen edun ja turvallisuuden nimissä, eikä kukaan seiso selän takana valvomassa, että näin myös tapahtuu. Vankilan perusideaan taas kuuluu, että osaan organisaation jäsenistä ei luoteta. Tästä näkökulmasta katsoen on yllättävää, että laivassa päätöksenteko ja valta ovat keskittyneet niin voimakkaasti. Uskoisin sen ainakin osin johtuvan merenkulun perinteistä, sekä meren mukanaan tuomasta vaaran elementistä. Ramströmin mukaan merenkulkijat näkivät hierarkian ehdottoman tarpeellisenä.²⁴⁷ Jonkun on ohjattava laivaa, kuten Pusan romaanissa Tatuoitu sydän merimies Tuomo toteaa:

Mitä siitäkin tulisi kun kaikki tekisivät työnsä silleen kun parhaalta tuntuu. Hei pomo nyt tuntuu siltä että lastaankin tän laivan tälle, vain puolilleen, tai tuntuu siltä, että tehdäänkin nyt tälläisiä paperirullia, näin pieniä vaan, tai minusta tuntuu että ohjaankin tämän laivan Neitsytsaarille enkä minneen paskaselle Mustalle merelle, tai tuntuu nyt siltä että siivoan vaan ihan vähän tänään tätä

²⁴⁴ Haastattelu 4/9. Puolikas tarkoittaa puolimatruusia.

²⁴⁵ Kirje 16.2.1999.

²⁴⁶ Ramström 1992, 25.

²⁴⁷ Ramström 1992, 24.

*isoa ja haisevaa hallia tai musta tuntuu nyt juuri etten tee mitään,
mutta palkka on tultava, sillä siltä tuntuu. Voi saasta mitä touhua.*²⁴⁸

²⁴⁸ Pusa 1988, 32.

Auktoriteetti

Weberin mukaan auktoriteetilla voi olla kolme eri perustaa, jotka voivat esiintyä yksin tai yhdistelminä: perinteinen auktoriteetti (esimerkiksi kuningas tai paavi), karismaattinen auktoriteetti (henkilö, joka saa omalla persoonallisuudellaan joukon seuraamaan itseään) sekä järki- ja sääntöperäinen auktoriteetti (valta perustuu sääntöjen järkipäiseen toteuttamiseen). Jälkimmäisimmässä muodossa valta ei ole yksilöllä, vaan sääntöjen ja normien systeemillä, jonka asiantuntemus ja järki ovat synnyttäneet.²⁴⁹ Kapteenilla, ja päällystöllä muutenkin, on paljon perinteistä auktoriteettia, joka juontaa merenkulun historiasta. Tämän lisäksi auktoriteetti laivalla nojaa järki- ja sääntöperäisyyteen. Vankilassa auktoriteetti on lähes täysin järki- ja sääntöperäistä, joskin vankilanjohtaja nauttii varmasti jonkin verran myös perinteistä auktoriteettia. Vankilassa auktoriteetti on vankien kannalta kuitenkin suurimmalta osaltaan pakkovaltaa: vankien on noudatettava sääntöjä kokevat he ne mielekkäiksi tai eivät.²⁵⁰ Vaikka laivalla auktoriteetti onkin enemmän järki- ja sääntöperäistä, ei se estä turhauttavien valta-asetelmien syntyä. Päällystöön kuuluva Tapio kommentoi päällikön valta-asemaa näin:

*Se on kippari kun määrää kummiski, se on vaan ikävää sit, et jos se on mulkku kun määrää miten asiat laivalla on.*²⁵¹

Säännöt

Säännöt ovat tärkeitä. Kansainvälinen merenkulku sopimuksineen ja Exxon Valdez'eineen²⁵² on taannut sen, että jopa varustamosta tai kotimaasta riippumattomia sääntöjä on voimassa. Tämä ei istu merimiesten vapausmyyttiin, jota käsittelin aiemmin. Varustamon tiukoista alkoholinkäytösäännöistä napistiinkin usein haastatteluissa. Laivalla on kuitenkin tehtävä toimitettavana -

²⁴⁹ Miller 1995, 30.

²⁵⁰ Schein 1977, 76.

²⁵¹ Haastattelu 1/16.

²⁵² Alaskassa vuonna 1989 tapahtunut öljytankkerionnettomuus, jonka syyksi todettiin humalainen perämies. Tämän jälkeen on Esso (Exxon) kiristänyt tavarantoimitusehtojaan niin, että varustamon on sitouduttava tiettyyn huume- ja alkoholikäytäntöön saadakseen Essolta rahteja.

tavaran perillesaanti - ja siten säännötkin ovat yleensä melko järkeviä ja niistä joustetaan tarpeen vaatiessa. Toisin on vankilan laita. Päätöksenteko on vahvasti keskitettyä, ja säännöt ja normit ovat keskeisellä sijalla ja niitä valvotaan tarkasti.²⁵³ Koska vankila ei ole riippuvainen markkinoista, eikä sen tarvitse tuottaa taloudellista voittoa, ei sen sääntöjä rukata yhtä nopeasti oloihin sopiviksi kuin merenkulussa. On kuitenkin muistettava, että molemmat alat ovat tarkasti säänneltyjä. Ero löytyy kuitenkin historiallisesta taustasta. Merenkulku syntyi yksityisillä markkinoilla, ja on vasta myöhemmin kansainvälisten sopimusten ja vahvistuneen ay-liikkeen myötä ajautunut tiukempaan kontrolliin. Vankeinhoito taas on syntynyt valtionhallinnossa, ja siten sitä on säädelty vahvasti alusta alkaen.

Suljettu systeemi

Weberin mukaan byrokratia on suhteellisen suljettu systeemi. Byrokratia pyrkii sulkemaan itsensä ulkopuolisilta vaikutteilta, koska ne voisivat vaikeuttaa byrokratian toimintaa.²⁵⁴ Byrokratia pyrkii olemaan itseriittoinen ja ulkomaailmasta riippumaton. Tämä väite istuu paremmin vankilainstituutioon kuin merenkulkuun.

Lopuksi

Laivalla ei yksilö voi valita ihmisiä ympärillensä. Ehkä juuri siksi siellä vallitsevat tiukat säännöt ja perinteet. Hierarkia sitoo kaikkea toimintaa, jotta henkilökemiat eivät pääsisi vaikuttamaan laivatoimintoihin. Mutta ei se niin ole. Henkilökemia vaikuttaa aina, mutta koska hierarkia ja perinteet ovat niin vahvoja, ei hankauksia voida käsitellä, analysoida ja ratkaista. Ehkä tämä on kuitenkin tehokkuuden kannalta järkevintä, koska laivan täytyy kulkea ja merimies on vain osa suurta koneistoa.

²⁵³ Kääriäinen 1994, 156.

²⁵⁴ Miller 1995, 29.

Kun organisaation näkee koneena, jää organisaation jäsenelle selkeä rooli: koneen osa. Tyypillinen vahtivuoroni lastattaessa tai purettaessa lastia sujui seuraavasti: Seison kannella radiopuhelimen kanssa ja odotan käskyjä lastivalvomosta, jossa vahtipäällikkö puuhailee. Sitten kuuluu käsky: ”Avaa venttiili numero 4”. Vastaan: ”Avataan venttiili numero 4”, ja kävelen venttiili numero neljän luo, pyöräytän sen muutamalla ranneliikkeellä auki ja sanon radiopuhelimeen: ”Venttiili numero 4 avattu”.

4.2 Miten vankila-metafora ilmenee laivayhteisössä

*Ajatus metaforasta vain kielen muotona, joka parhaimmillaankin pystyy vain kuvailemaan todellisuutta, istuu siihen näkemykseen, että todellisuus on täysin erillinen ja riippumaton ihmisistä, jotka sen käsittävät -ikäänkuin todellisuutta olisi vain fysikaalinen todellisuus. Tuollainen kuva todellisuudesta - nk. objektiivinen todellisuus - jättää ulkopuolelle sen inhimilliset aspektit kuten havainnot, käsitteellistämiset, motiivit ja teot, siis suurimman osan siitä mitä me koemme.*²⁵⁵

Lakoffin ja Johnsonin mukaan metafora muovaa todellisuutta. Kääntykäämme katsomaan, miten se sitä tekee. Nostan esimerkeiksi neljä hieman erityyppistä laivayhteisön aspektia, jotka mielestäni kuvaavat vankila-metaforan ilmenemistä laivatodellisuudessa. Nämä ovat kommunikaatio, sosiaaliset suhteet, vapaa-aika ja materiaallinen kulttuuri. Tarkastelkaamme ensin kommunikaatiota.

4.2.1 Kommunikaatio

Vankila-metafora ilmenee laivalla tapahtuvassa kommunikaatiossa. Organisaatorakenne vaikuttaa viestintään rakenteen ilmentämien valtasuhteiden kautta.²⁵⁶ Viestintä on eräs keskeinen keino vahvistaa vallitsevaa todellisuutta. Kommunikaatio sekä ilmentää, että edesauttaa vankila-metaforan toteenkäymistä laivalla. Laivalla tapahtuvan viestinnän voi jakaa laivan sisäiseen sekä laivan ja varustamon väliseen viestintään.

²⁵⁵ Lakoff & Johnson 1980, 146.

²⁵⁶ Miller 1995, 17.

Laivan sisäinen kommunikaatio

*Kyllän se tähän perushierarkiaan kuuluu, helpompi mun on vähätellä sun sanomisia kun sun mun sanomisia.*²⁵⁷

Näin toteaa päällystöön kuuluva Matti puolimatuksille. Laivan sisäinen kommunikaatio on sidottu vahvasti hierarkiaan ja sitämyötä merenkulun perinteisiin. Saksalaisen filosofi Jürgen Habermasin mukaan puheen merkityksen voi jakaa kahtia: sisältöön ja pragmaattiseen merkitykseen, joista jälkimmäinen viittaa puhetilanteeseen ja siihen sisältyviin rooleihin.²⁵⁸ Roolit ovat laivalla sidoksissa hierarkiaan, ja siten ne vaikuttavat puheen painoarvoon. Viestintä on lähinnä hierarkiassa ylhäältä alas tapahtuvaa kommunikaatiota: päällystö käskyttää miehistöä. Tämä on kone-metaforaan perustuvan organisaation keskeisin viestintäpolku.²⁵⁹ Horisontaalista ja joka suuntaan etenevää viestintää, jossa ajatukset ja mielipiteet virtaisivat vapaasti, ei juuri ole. Laivahierarkiassa hölmöiltäkään tuntuja käskyjä ei kritisoida ylemmille, vaan jupistaan niistä sitten itsekseen tai omien työtovereiden kanssa. Esimerkkinä tästä sattui kerran, että päällystöltä kävi käsky, jota kansipuolen miehistö piti joutavanpäiväisenä ja paljon turhaa työtä vaativana tehtävänä. Luotsileidarit oli normaalista tavasta poiketen raahattava ahteriin konttiin tai ainakin lehmänsillalle. Miehistön mielestä tämä tuntui turhalta ja he mukisivat, ettei noin yleensä vaan tehty, että mitä tuo försti oikein sekoili. Koko kansimiehistö oli kiukuissaan. Ehdotin kansimiehistön vanhemmalle ja kokeneemmalle jäsenelle, että eikö asiaa voisi vielä kysyä tältä käskyn antaneelta päällystön jäseneltä, jospa siinä olikin joku väärinkäsitys. ”Jos kerran herra niin päättää, niin silleen tehdään” oli vastaus.²⁶⁰ Huonona pidettyäkin käskyä toteltiin mieluummin, kuin oltaisi ehdotettu sen uudelleen käsittelyä. Tämän taustalla lienee päätöksenteon ja vallan keskittyminen laivaorganisaatiossa. Miehistö mieltää tilanteen helposti sellaiseksi, että on turha nostaa ääntään, kun ei kuitenkaan pääse mukaan päätöksentekoon. Kun miehistön ei anneta osallistua päätöksentekoon, jää heille vaikutusmahdollisuudeksi passiivisuus. Siten

²⁵⁷ Haastattelu 2/5.

²⁵⁸ Spitzberg ja Cupach 1984, 61.

²⁵⁹ Miller 1995, 36.

²⁶⁰ Kenttäpäiväkirja 12.11.1996.

vaikenemisen voi nähdä myös eräänlaisena vallankäyttönä, kuten päällystöön kuuluva Jouko toteaa puhuessaan alaisistaan:

*Se on melkeen tämmönen merimiehen perusluonne, et vaikka hyvin tiedetään että homma menee päin helvettiä niin se tehdään, et voidaan näyttää sitte et “siinä näit vaikka oletkin pomo.”*²⁶¹

Valta ei ole siten koskaan vain yhden ryhmän tai luokan omaisuutta - ihmiset samanaikaisesti sekä käyttävät valtaa, että ovat vallankäytön kohteena.²⁶²

Kommunikaatiomallit

Laivalla saatava palaute omasta työstä poikkeaa paljonkin modernin työnjohdon oppaista. Positiivista palautetta ei juuri anneta (oma kokemus, haastattelut ja kenttätökokemukset tukevat tätä väitettä), eikä toisen työssä nähtäviin ongelmiin tartuta rakentavassa hengessä. Löysin kaksi yleistä kommunikaatiotapaa, joita kutsun tässä räyhämalliksi ja tuppisuumalliksi. Leena kuvailee räyhämallia:

*Kun asiat menee hyvin niin sillon ei sanota mitään... mut kun joku tekee virheen niin sillon huudetaan ja rähjätään.... Semmosina hetkinä huomaa kuinka yksin minä oon täällä... ei löydy puolustajaa eikä kannustajaa.... ei tietty tarvitse tullakaan kehuaan että hyvä kun munasit, mutta ei tää oo missään mielessä kannustava ilmapiiri.*²⁶³

*Aleksi, moottorimies, huutaa minulle aivan turhasta. Tuli tänään töijätessa rääkymään, vaikka mitään vahinkoa ei ollut tapahtunut (hipaisin vaijerilla hänen vesiletkuaan, mistä se ei edes liikahtanut). Siispä en kysy häneltä mitään, en puhu hänelle mitään, enkä auta häntä.*²⁶⁴

Tuo oli ote kenttäpäiväkirjastani ensimmäisiltä laivallaolopäiviltäni. Ensimmäinen malli on siis naama punaisena huutaminen, jolloin toisen mieli saada pahoitetuksi ja hänet sellaiseen lukkoon, että räyhäämisen informaatioarvo jää laihaaksi. Toinen

²⁶¹ Haastattelu 21/6.

²⁶² Silverman 1985, 89 viittaa Foucault 1980, 92–108.

²⁶³ Haastattelu 7/10.

²⁶⁴ Kenttäpäiväkirja 4.10.1996.

tapa on tuppisuuna kärvistely, jossa kaikki kritiikki pidetään itsellä ja oletetaan, ettei asiaa kannata nostaa puheeksi. Esimerkiksi miehistön jäsenen Mikan mukaan:

*Se on hyvä mitä korva ei kuule eikä silmä nää. Mut päin pläsiä ei vittuilla, jos toinen ei osaa sitä hommaa niin sit se ei osaa, eikä se siitä vittuilemalla parane perkele yhtään.*²⁶⁵

Molemmat kommunikointimallit vaikuttavat laivan ilmapiiriin kielteisesti. Kummassakaan ei tartuta ongelmaan niin, että siihen voitaisiin löytää ratkaisu. Tuppisuumallissa pyritään vaientamaan ongelma kuoliaaksi, mutta itse ongelma ei katoa minnekään. Räyhämallissa taas nostetaan ongelma esille, mutta sellaisella tavalla ettei rakentavaa keskustelua voi syntyä. Molemmat tavat turhauttavat asianosaisia, ja ovat osaltaan tulehduttamassa laivan ilmapiiriä. Uudet työntekijät lukkiutuvat helposti samaan kommunikointimuottiin, kuten kenttäpäiväkirjamerkintäni osaltaan osoittaa. Kyvyn kommunikoida voi nähdä olevan suorassa yhteydessä elämänlaatuun.²⁶⁶ Siten laivan kurjat kommunikointimallit alentavat viihtyvyyttä laivalla ja halua sekä kykyä tarttua ongelmiin laivayhteisössä.

Juoruilu

*Kun pidetään meetinki missä pitäisi puhua epäkohdista, niin ei ne siellä tuu esiin... mut auta armias kun kolme tai neljä kerääntyy hyttiin ja ottaa vielä kuppia, niin siellä se tulee... en tiedä ei ilmeisesti sitte uskalleta tai haluta puhua muuten.*²⁶⁷

Tätä mieltä on päällystön jäsen Jouko, joka on tympääntynyt siihen, etteivät ihmiset ota suoraan epäkohtia puheeksi. Kun kommunikaatiossa on vallalla tuppisuumalli, seuraa sitä usein juoruilua. Tätä mieltä on myös päällystöön kuuluva Christer:

*Ei kehdata sanoa naamatusten selvin päin jos ollaan tyytymättömiä työkaveriin...et juorutaan ja puhutaan paskaa... Kun kommunikointi menee porukalla tiettyyn muottiin, siitä on vaikea päästä eroon, tääl on ollu porukka niin pitkään.*²⁶⁸

²⁶⁵ Haastattelu 19/9.

²⁶⁶ Katso Spitzberg ja Cupach 1984, 12.

²⁶⁷ Haastattelu 21/7.

²⁶⁸ Haastattelu 20/7.

Juoruilu ja huhut ovat merkittäväällä sijalla totaalisissa laitoksissa, koska siellä yksilö joutuu alistamaan lähes kaiken toimintansa samojen ihmisten arvioitavaksi, myös yksityisasiansa, kuten Matti huomauttaa:

*Ei täällä mikään salas pysy tiedäksä, et jos sun nähdään istuvan täällä huomenna taas esimerkiks, niin jaha, nyt niillä on jotain meininkii... ja varsinkin jos ovi on kiinni.*²⁶⁹

Vajavainen tiedotus

Miehistö kritisoi päällystää tiedon pihtaamisesta. Vaikka tietoa olisi, sitä ei jaeta auliisti. Erving Goffmanin mukaan totaalisille laitoksille on luonteenomaista, että tiedon kulkua rajoitetaan organisaatiossa ylempänä olevien taholta.²⁷⁰ Tiedon annetaan tihkua hitaasti hierarkian portaita²⁷¹ alas niin, että se helposti ehtii muuttua matkalla tai hävitä kokonaan. Miehistöön kuuluvan Jannen mukaan laivan sisäinen tiedotus ei toimi:

*Tieto jää matkalle, se häviää tosta noi. Ja sit joku tulee sanomaan et mitäs noin koheltelet ku ei oo kukaan mitään kertonu... niin mistäs sen tietää sitten, kättelet vaan huuli pyöreenä että jaahah.*²⁷²

Miehistön jäsen Ritva on samaa mieltä sisäisestä tiedotuksesta:

*Ja ku tieto lasketaan liikkeelle niin se on jo täysin muuttunu ennen kuin se ehtii alas asti.*²⁷³

²⁶⁹ Haastattelu 2/5.

²⁷⁰ Goffman 1969, 9.

²⁷¹ Merkilläpantavaa on, että ”hierarkian portaat” ilmenevät laivalla myös konkreettisesti. Laivaväen asuinkerroksista ylimpänä on päällikön ja konepäällikön kerros, kerrosta alempana ovat päällystön asuintilat, ja näistä kerrosta ja kahta alempana miehistön asuintilat. Kansipäällystö työskentelee pääasiassa brygalla, joka on kaikkein ylin kerros, kun taas miehistö työskentelee lähinnä kansitasolla. Siten, kun puhutaan tiedon jäämisestä matkalle ja muuttumisesta ennen alas ehtimistä, viitataan mielenkiintoisella tavalla myös hierarkian ilmenemiseen konkreettisesti laivatilassa.

²⁷² Haastattelu 16/6.

²⁷³ Haastattelu 18/2.

Virallinen laivan ja varustamon välinen kommunikaatio

*Jos varustamossa sanotaan yhtä asiaa niin ei siihen oo paljoo luottamista. Et sit jos telexin piippaus kuuluu eli pyydetään kirjallisena niin sit...ne puhuu mitä vaan mut kirjallisena ei koskaan tuu mitään.*²⁷⁴

Näin kritisoi päällystön jäsen Tapio varustamon toimintaa. Laivan ja varustamon välinen viestintä oli ongelmallista. Sitä kritisoi lähinnä päällystö, joka on miehistöä huomattavasti enemmän tekemisissä varustamon kanssa. Päällystön mukaan varustamo oli viestinnässään epämääräinen ja epäluotettava, näin toteaa Björn:

*Isän ääni puuttuu, yks sanoo sitä ja toinen tätä ja todellisuudessa vastuu on aluksella päälliköllä...on helppo tehdä päätöksiä kirjoituspöydän takaa.*²⁷⁵

Miehistöäkin vaivaa varustamon viestinnän tehottomuus ja tiedon reitit kuten Pertin ja Jannen lainaukset osoittavat:

*Laivalle ei tuu tietoa - ja sit se tulee takaovesta.*²⁷⁶

*Just kaikki vaihtohommat ja muut tehdään vaikeeksi.*²⁷⁷

Laivaväen mielestä varustamo ei jakanut riittävästi luotettavaa virallista tietoa. Tämä oli osaltaan luomassa vankilan tuntua.

Esimerkki ja pohdintaa

*Konttorilta annetaan laivoihin liian vähän informaatiota, porukan vähentäminen on polttava kysymys, niin siitä ei puhuta...Kaikki tieto tulee sitte takaoven kautta.*²⁷⁸

²⁷⁴ Haastattelu 1/3.

²⁷⁵ Haastattelu 11/1.

²⁷⁶ Haastattelu 5/12.

²⁷⁷ Haastattelu 16/6.

²⁷⁸ Haastattelu 5/12.

Näin kertoi Pertti miehistön yhteisestä huolenaiheesta ja varustamon tiedottamisesta. Ollessani kenttätöissä oltiin laivalla piakkoin vähentämässä henkilökuntaa. Tämä aiheutti tietenkin huolta ihmisissä, lähes jokainen pelkäsi oman työpaikkansa lähtevän. Välillä puhuttiin kolmen työpaikan poistuvan alukselta, välillä neljän. Kukaan ei tuntunut tietävän. Miehistö valitti, ettei päällystö kerro mitä tietää, ja päällystö valitti, ettei varustamo anna tietoa, ja että kaikki kerrotaan kyllä heti alas kun vaan kuullaan. Huhumylly oli valtava. Koko vajaat kaksi kuukautta kestäneen kenttätöni aikana asiasta uumoiltiin yhtä jos toistakin. Viimein, aivan viimeisinä päivinä ilmaantui miehistön messin seinälle lappu, jossa kerrottiin laivan henkilökunnan kyllä vähenevän viiteentoista (siis kolmella), mutta kaikille vakinaisessa työsuhteessa oleville luvattiin taata työpaikka jollain varustamon aluksista. Miehistön messi oli kuhissut asian tiimoilta kaksi kuukautta tai enemmänkin ennen kuin tuo rauhoittava lappunen ilmaantui messin seinälle. Merkillepantavaa oli myös viestin muoto: persoonaton aanelonen seinälle teipattuna, eikä esimerkiksi päällikön pitämä tiedotustilaisuus, jossa asiasta olisi voinut kysellä tarkemmin.

Kommunikaatio vääristyy kaikilla tasoilla: miehistö ei kerro päällystölle kritiikkiään, päällystö ei kerro miehistölle ajoissa eikä tarpeeksi, varustamo ei kerro tarpeeksi, eikä sen sanaan luoteta. Tieto on vallankäyttöä. Päällystöstä Tapio epäilikin, että varustamon huonon tiedottamisen takana voi olla jotain muutakin kuin saamattomuus:

T: Eiköhän kaikki oo vähän varpaisillaan (työpaikkojensa puolesta)... Mutta niinhän se on tarkoituskin.

M: Ai et se on varustamon politiikkaa vai?

T: Aivan oikein.²⁷⁹

4.2.2 Vapaa-aika

Vapaa-ajanviettoa laivalla leimasi organisoimattomuus ja yhteistyön puute. Tapaamisia muun laivaväen kanssa ei sovittu. Ainoa poikkeus tästä säännöstä oli kapakkaan meno vieraisissa satamissa. Tuolloin etenkin miehistön puolelta saattoi muutama lähteä yhdessä ravintolakierrokselle. Muuten kaikki toiminnot vapaa-

²⁷⁹ Haastattelu 1/2.

ajalla tehtiin ikäänkuin yksin, vaikka laivassa oli 17 muuta ihmistä rajoitetussa tilassa tekemässä jotakuinkin samoja asioita. Esimerkiksi saunassa käytiin omaa tahtia, samoin punttisalilla. Korttejakaan ei pelattu yhdessä, eikä mitään seurapelejä. Laivalla vietettiin vapaa-aikaa paljolti yksin, suurin osa vapaasta kului omassa hytissä. Omassa hytissä luettiin, sekä katsottiin televisiota ja filmejä (televisio ei näy juuri muualla kuin satamissa, joten videofilmien katselu oli keskeinen rentoutumismuoto).

Messi

Messi oli paikka jossa seuraa hakevat kohtasivat voileivänhakureissulla. Porukka oli yleensä pieni, yhdestä neljään henkilöä, ja se vaihtui jatkuvasti pitkin iltaa. Jotkut eivät käyneet lainkaan, toisten käydessä paljonkin. Messissä televisio tai videolaite oli päällä lähes tauotta, ja sitä katsottiin satunnaisesti. Tyypillistä oli, että paikalle tultiin kesken ohjelman tai elokuvan, napattiin jotain välipalaa ja istuttiin alas muka katsomaan ohjelmaa. Siinä sitten jutusteltiin niitä näitä paikallaolijain kanssa, television ollessa sivuosassa. Se oli kuitenkin aina päällä, ja istuma-asennot ja katseet oli suunnattu pääasiassa sen suuntaan. Messissä juteltiin jonkin verran päivän tapahtumista, televisio-ohjelmista, silloin tällöin kerrottiin vanhoja merimiesjuttuja, sekä haukuttiin niitä jotka eivät olleet paikalla. Televisio oli tavallaan tekosyy alas istumiseen ja rupattelemaan jäämiseen, vaikka se ei sitten vaikuttanutkaan todelliselta syytä paikalla oloon. Seuraa selvästikin haettiin (televisiohan näkyi joka hytissä, jos oli ylipäättään näkyäkseen), mutta yhdessäolosta ei koskaan sovittu etukäteen.

Elokuvien katselu

Elokuvien katselu oli organisoimatonta. Tämä ei sinänsä ollut ongelma, jos oltiin riittävän lähellä rantaa. Haitaksi tämä organisoimattomuus koitui silloin, kun oltiin merellä eikä televisio näkynyt. Hyteissä ei nimittäin ollut videoita talon puolesta,

mutta päällystön messin videoissa pyörivää filmiä saattoi katsoa omassa hytissä, jos käänsi television oikealle kanavalle. Videokasettejakin oli rajoitetusti, mutta pullonkaulaksi muodostuivat videot, joita oli yhdet 18 ihmisen käytössä - filminkatselun ollessa eräs keskeisimmistä vapaa-ajanviettomuodoista. En kuullut kuitenkaan kertaakaan kenenkään ilmoittavan suunnitelmistaan katsoa jotain filmiä. Siten ei ollut harvinaista, että halutessasi rentoutua elokuvan parissa videot olivat varatut - kenties juuri haluamasi filmin pyöriessä puolivälissä. Organisoimattomuus siis typisti osaltaan muutenkin vähää vapaa-ajanviettomahdollisuuksia.

Ei illanviettoja

Yhdessäolo olis kiva, joskus vähän funtsii...mentäis kattoo matsii tai jotain jossain satamassa, jotain tommost pientä... Mut ei oo kellään juolahtanu mieleen...eikä kukaan oo laittanu minkäänlaista aloitetta.²⁸⁰

Näin mietti Janne, mutta ei hänkään tehnyt aloitetta yhteiseen toimintaan. Yhteisiä illanviettoja ei laivalla järjestetty. On toki muistettava, että laivatoimintojen takia eivät aivan kaikki olisi koskaan päässeet samaan aikaan juhliin. Toisaalta senkin olisi voinut järjestää niin, että kaikki olisivat päässeet ainakin käymään.

Ehkä enemmän pitäis olla yhdessä ja paljon vaikuttais se, jos ois jotain yhteisiä juhlia. Ainoa yhteinen on jouluglögi jouluaattona, kukin porukka syö sitten omalla puolellaan...sitten riippuu ollaanko maissa vai merellä että voiko porukka juoda mutta sillon saattaa sitten käydä porukkaa toisten hyteissä.²⁸¹

Näin kuvaa Christer laivan ainoaa juhlaa, jouluglögiä. Vietimme kolme päivää redillä Norjassa Slagenissa, jolloin käytännöllisesti katsoen kaikki olivat vapaalla iltaisin. Silti ei mitään illanviettoa, ei edes korttipeliä. Miehistön puolella puhuttiin, että aloitteen pitäisi tulla kapteenilta, jotta samalla saataisiin hyväksyntä. Päälliköt taas ajattelevat helposti, että jos miehistö haluaa jotain järjestää, niin järjestäköön. Aloitekyky uupuu. Miksei sitä ole? Ritvan mukaan yhteishengen puuttuminen estää juhlien järjestämisen:

²⁸⁰ Haastattelu 16/6.

²⁸¹ Haastattelu 20/6.

*Et sais porukan puhaltamaan yhteen hiileen, sillon jos yhteishenki pelais nin pystyis tekemään vaikka pikkujoulut, järkättäis pienet pirskeet, ja tuskin kippari panis hanttiin. Nää on laiskaa porukkaa.*²⁸²

4.2.3 Sosiaaliset suhteet

Kertaakaan en koko kenttätöjakson aikana nähnyt kenenkään ilahtuvan toisen näkemisestä, tai kävelevän jonkun luokse kertomaan vaikkapa jotain kuulemaansa juttua. Minkäänlaista henkilökohtaista välittämistä toisista ei näytetty. Messiinkin käveltiin välinpitämättömän näköisenä, ikäänkuin ei oltaisi kiinnostuttu siitä keitä siellä oli. Messiin ikäänkuin ei tultu tapaamaan ihmisiä, vaan vain ohikulkumatkalle. Ystävyyssuhteita ei joko juurikaan muodostettu, tai sitten niitä ei näytetty julkisesti. Oikeastaan ainoan poikkeuksen muodosti laivan ”nuoriso”. Törnin loppuvaiheessa oli samaan aikaan laivan päällä kaksi alle 35 vuotiasta miehistön jäsentä, ja he kokoontuivat välillä toisen hyttiin ”Fixxille”, eli ryöppäämään lonkeroa.

Tunteista tai omista henkilökohtaisista asioista ei puhuttu koskaan. Tätä huomiota ei tue ainoastaan kenttähavaintoni, vaan myös haastatteluissa kerrottiin, ettei yksityisyyden verhoa hevin muille raoteta. Kysyttäessä, voisiko haastateltu kovan paikan tullen uskoutua jollekin laivalla, oli tyypillinen vastaus esimerkiksi tämä Mikan antama:

*En varmaan sano kelle mitään, täältä laivast ei ainakaan löydy. Mie en puhuis kelleen tääl yhtään mitään...ei oo loppujen lopuks luottamusta, enkä mä yleensä puhu perhana tällasille ihmisille mun asioista yhtään mitään.*²⁸³

Näin ajattelee myös Gunnar, joka on seilannut vuosikymmeniä laivoilla ja on vakituisessa työsuhteessa aluksella:

*En, en varmasti helposti rupeis uskoutumaan...nämähän ovat aivan vieraita ihmisiä, mitä minä heille asioitani selittelen.*²⁸⁴

²⁸² Haastattelu 18/8.

²⁸³ Haastattelu 19/8.

²⁸⁴ Haastattelu 9/9.

Ympäristönä laivassa ja vankilassa on samanlaisuuksia esim. siinä miten voit vaikuttaa tunnetiloihisi (esim. masennukseen). Laivassa työvuoro on tietyn pituinen ja ainakin sen ajan joudut olemaan samassa paikassa. Siviilissä/maissa töissä ollessasi voit työpäivän jälkeen tehdä mitä haluat, mahdollisuutesi ovat lähes rajattomat. Laivassa ja vankilassa ollessasi joudut taasen etsimään kohennusta mielialoihisi välittömästä ympäristöstäsi, harrastusmahdollisuudet ovat hyvin rajalliset. Laivassa tosin voit mennä esim. punttisalille lähes aina vapaalla ollessasi, täällä taasen ennalta määrättyinä aikoina. Tilanne on kuitenkin lähes sama: Ei ole pakopaikkaa, vaan mieliala on ”podettava” tässä ja nyt.²⁸⁵

Näin kirjoittaa Pete kokemuksistaan laivasta ja vankilasta elinympäristöinä.

Vankilassa itsehillinnän korostaminen - pokka pitää - on keskeinen sääntö. Tunteiden ilmaukset, kuten pelkääminen, pettynisyys, suru ja epävarmuus, täytyy tukahduttaa. Pahaa oloa ei saa näyttää.²⁸⁶ Sama näyttää pätevän laivaan. Yksityisasiat ja tunteet jokainen pyrkii pitämään mielellään ominaan. Koska merimies viettää myös vapaa-aikansa työpaikalla, ei turhautumien purkaminen ole helppoa.²⁸⁷ Totaalisessa laitoksessa ei ole varaa raottaa yksityisyyden verhoa muille, sillä samat ihmiset ovat ympärillä yötä päivää. Tästä syystä tutustuminen laivatovereihin vaikuttikin joskus jopa ilmiömäisen hitaalta. Leena totesi, oltuaan laivalla töissä useita vuosia, että:

Oikeestaan en mä oo kenenkään kanssa sillee jutellu kunnolla.²⁸⁸

4.2.4 Laivan tilat ja esineet

Työntekijöillä oli hyvin vähän henkilökohtaisia tavaroita käytössään laivalla. Maapuolen työpaikoilla on työntekijöillä yleisesti omat kahvimukit. Laivalla väki asuu puolet vuodesta, enkä nähnyt siellä kuin yhdellä oman kahvimukin. Tämä oli naispuolisen laivahuoltajan omaisuutta, joka oli työskennellyt samalla laivalla jo

²⁸⁵ Kirje 30.1.1999.

²⁸⁶ Rikala 1998, 48.

²⁸⁷ Pärssinen 1976, 114–115.

²⁸⁸ Haastattelu 7/10.

vuosia. Mutta niin oli suurin osa muustakin laivaväestä, eikä kukaan heistä ollut tuonut omia mukejaan. Pieni yksityiskohta, mutta mielenkiintoinen. Miksei laiva voi olla kodinomainen? Tai edes tavallisen työpaikanomainen? Messissä ei ollut myöskään julisteita tai tauluja, eikä kasveja, jotka kaikki ovat yleisiä esimerkiksi toimistoissa. Ei minkäänlaista persoonallista kosketusta. Messi näytti lentokentän odotushallin nuhjuiselta kahvilalta pienoiskoossa. Laivaväki joi omassa olohuoneessaan, jota ei oltu sisustettu mitenkään, kahvia kertakäyttökupeista. Laivalla on niin vähän väkeä nykyisin, että jonkun henkilökohtaisen esineen mukaantuominen tuskin haittaisi muuta laivaväkeä. Joku taulu, viherkasveja, kenties valokuva jostakusta lomalla...ei mitään. Mikään ei viittaa messissä siihen, että siellä viettäisi aikaa vakituinen joukko ihmisiä, jotka ovat olleet ja tulevat todennäköisesti olemaan siellä pitkään. Vaikka merimiehet eivät oleskelutilojaan sisustaneetkaan, ei kulloinenkin palveluslaiva ole heille merkityksetön. Vuosikymmeniä rahtilaivoilla seilannut Oskari pitää vanhoja laivoja uusia parempina:

*Kun vanha laiva niin tuoksuu vanhalle laivalle, uudet laivat ei sovi minun nenääni. Uudessa laivassa pitää pyyhkiä varpaat ja nenä ennenkun astuu minnekään ...Se teki stressiä.*²⁸⁹

Pari vuosikymmentä seilanneen Ritvan mukaan laivan jatkuva vaihtaminen ei ole merimiehelle hyväksi:

*Ihminen tavallaan kotiutuu ja ettei aina tarte opetella kaikkee... paljon mielekkäämpää tulla samaan laivaan ja on tuttu porukka ympärillä.*²⁹⁰

Eija-Maija Kotilaisen mukaan fyysinen ympäristö vaikuttaa siihen miten ihminen hahmottaa ja orientoituu tilassa, toisaalta kulttuuriset mallit vaikuttavat siihen miten materiaalinen ympäristö koetaan, muokataan ja tulkitaan.²⁹¹ Laivan tilojen persoonattomuus vaikuttaa tilanhallintaan, oma olohuone ei ole oma. Toisaalta persoonattomuudellakin on historiansa, merimies tulkitsee tilan niin, ettei hänen valtaansa tai tehtäviinsä kuulu sen laittaminen. Persoonattomuus on omiaan vähentämään viihtyisyyttä paikassa kuin paikassa. Varustamo tai laivan päällikkö on tuskin kieltänyt laivalla noita pieniä viihtyisyyttä lisääviä tekijöitä. Mistä

²⁸⁹ Haastattelu 15/6.

²⁹⁰ Haastattelu 18/1.

²⁹¹ Kotilainen 1994, 3.

johtuu, että vuosikaudet laivalla vakituksessa työsuhteessa olevat ihmiset eivät ole tehneet olohuoneestaan viihtyisämpää? Ja miksei varustamo ole kannustanut heitä siinä?

4.3 Reaktio

Vapaaehtoinen vankila - mahdoton yhdistelmä?

*Ajattele nyt tätä pitemmän päälle. Tää on niinku vapaaehtonen vankila. Pienet kopit tuolla, samat naamat tulee käytävillä vastaan ihan niinku linnas...ja sit tota, kuuden viikon törnit. Kuuden viikon tuomiot aina kerrallaan.*²⁹²

*Mä harkitsin vakavasti ku täytin 55 että oisin jääny eläkkeelle, mutta se jotenkin helpotti, ku ties et nyt tääl on vapaaehtoisesti.*²⁹³

Vankilassa kärsitään vapausrangaistusta, eikö se jo tee vapaaehtoisen vankilan ajatuksena mahdottomaksi? Juuri tämä ristiriita on mielenkiintoinen. Mikä saa merimiehet vuodesta ja vuosikymmenestä toiseen palaamaan takaisin työpaikkaansa, jos he pitävät sitä vankilana. Vapaaehtoinen vankeus on paradoksi. Metaforat ovatkin ristiriitaisia: samanaikaisesti leikkisiä ja vakavia.²⁹⁴ Vankila on eräs tulkintakehys, joka ei ole koko ajan käytössä. Kyllä merimies tietää, ettei laiva ole vankila, vaikka se sellaisena hänelle välillä näyttäytyykin.

Laivaelämän näkeminen vankilana ei ole vain tutkitun laivayhteisön ainutlaatuinen piirre. Vankila-metaforalla on historialliset juuret: Marika Ramström on tutkinut suomenruotsalaisten merimiesten kokemuksia 1900-luvun alkupuolella. Ramström huomauttaa tutkimuksessaan merimiesten verranneen laivaelämää muun muassa vankilaan, ja puhuneen laivaolosuhteista ”vankilamaisina”.²⁹⁵ Tämä metafora on esiintynyt myös kotimaisessa merimieskirjallisuudessa. Timo Pusan teoksessa *Tatuoitu sydän* kirjailijan alter ego Tuomo Supa kertoo:

²⁹² Haastattelu 5/5.

²⁹³ Haastattelu 21/1.

²⁹⁴ Gordon, Lahelma ja Tolonen 1995, 10.

²⁹⁵ Ramström 1992, 20.

*...huomasin mieltiväni että viikon päästä tulee Sedimentti Hesaan. Silloin on loma loppu, reissu taas edessä. Se tuntui paolta ja samalla vankilalta.*²⁹⁶

Reagointitavat

Jos laiva mielletään metaforisella tasolla vankilaksi, on yksilön järkeiltävä itselleen, miksi hän menee vapaaehtoisesti vankilana pitämäänsä paikkaan. On löydettävissä neljä sopeutumisen ja vastarinnan muotoa, joista kukin vastaa omalla tavallaan vapaaehtoisen vankilan paradoksaalisuuteen. Ne eivät sulje pois toisiaan, vaan voivat esiintyä samalla henkilöllä yhdessä tai limittäin. Neljän reagointimallin nimeäminen ei tarkoita sitä, että yksilöt käyttäytyisivät joidenkin lainalaisuuksien mukaan tai että he poikkeuksetta seuraisivat jotain yhtä nimenomaista sääntöä, vaan että he toiminnassaan ottavat huomioon tietyt merkitystä muodostavat säännöt.²⁹⁷

Ensinnäkin merimies voi väittää, ettei piittaa laivatodellisuuden ongelmakohdista. Tätä kutsun kova jätkä -syndroomaksi. Toiseksi, hän voi ajatella, ettei laivallaolo ole oikeasti elämää, vaan jonkinlainen horrostila, josta nousee sitten maihin elämään. Kolmanneksi, vapaaehtoisesti vankilaan menemistä voi yrittää selvittää itselleen takaperoisella logiikalla. Neljäs keino on viinakapina, omaa tilaa ja vapautta lunastetaan maistamalla kiellettyä hedelmää eli ryypäämällä. Nämä kaikki sopeutumisen ja vastarinnan muodot ovat osaltaan selittämässä edellisessä kappaleessa huomioituja kommunikaatiota, sosiaalisia suhteita, vapaa-ajan organisoimattomuutta ja yhteisten oleskelutilojen persoonattomuutta.

Organisaatioteoreetikko Gareth Morganin mukaan viisi päivää viikossa, kahdeksan tuntia päivässä, työläisen odotetaan hylkäävän ajatukset demokratiasta ja tekävän työnsä. Hänen ainoat demokraattiset oikeutensa on vapaus lähteä ja etsiä uusi työpaikka.²⁹⁸ Jos tavallisen työpaikan, josta pääsee aina illaksi ja viikonlopuksi kotiin, voi nähdä noin epädemokraattisena ja raskaana organisaationa, on demokratian perään turha huhuilla totaalisissa laitoksissa. Siksi edellä esiteltyjä

²⁹⁶ Pusa 1988, 47.

²⁹⁷ Alasuutari 1994, 214.

²⁹⁸ Morgan 1986, 153–154.

perusteluja ja selviämismuotoja saatetaan tarvita laivalla muita työpaikkoja enemmän, koska ensinnäkin laiva on niin vanhanaikainen ja sitova organisaatio tiukkoine hierarkioineen ja kone-metaforineen. Toiseksi totaalille yhteisölle ominainen kaikkien toimintojen alistuminen saman valvovan silmän alle, saa aikaan sen, että pakoon ei pääse. Kolmanneksi merimiesten vapausmyytti ei istu laivan todellisuuteen. Näistä kolmesta tekijästä kumpuaa vankila-metafora. Kääntykäämme nyt tutkiskelemaan tarkemmin noita neljää reagointitapaa, jotka vankila-metafora synnyttää.

4.3.1 Kova jätkä

Vankila-metaforan eräs järjeistämiskeino on kova jätkä-syndrooma. Kun laivan arki ja sosiaalinen todellisuus on raskasta kohdata, vetäytyy yksilö omaan kuoreensa. Laivan olosuhteista johtuva pakollinen kanssakäyminen supistuu aiheiltaan kapeaksi. Koska siihen kuinka usein muita ihmisiä nähdään, ei voida juurikaan vaikuttaa, vaikutetaan siihen mitä noissa kohtaamisissa tapahtuu. Osa ihmisyyden kirjoa supistuu pois: tunteista eikä omista henkilökohtaisista asioista puhuta, vaikka toisaalta asutaan noiden ihmisten kanssa. Eräänä selittävänä tekijänä laivaväen yksinololle (vaikka he olivatkin joskus yksinäisiä) ja organisoimattomuudelle (vaikka he halusivat organisoituja illanviettoja) voi nähdä sen miten merimiehet näkivät itsensä. Merimiehen uskotaan olevan kovan ja viihtyvän yksin, merimies on kova jätkä. Hänellä on omanlaisensa luonteenlaatu, uskoo Jouko:

Kyl se jonkun oman omituisen luonteensa vaatii, sieltä karsiutuu ensimmäiset jo kahdessa viikossa ja suurin osa karsiutuu vuodessa, että meitä kieroön kasvaneita on loppujen lopuksi aika vähän... Ku ei tää valkosen miehen hommaa ole, niin paljosta joudut kieltäytymään... täällä erakoituu.²⁹⁹

Tunteista ei laivalla puhuta, ja pelosta kenties vähiten. Eikö merimies saa pelätä, eikö kova jätkä pelkää? Jokainen sosiaalinen ryhmä pyrkii tukahduttamaan joistakin tunteista ja tapahtumista puhumisen.³⁰⁰ Tapion mukaan peloista ei puhuta:

²⁹⁹ Haastattelu 21/3.

³⁰⁰ Deetz 1992, 192.

En oo kuullu puhuvan porukan pelosta, joku sano sen näin et pelkäsin ku saatana, mut luultavasti se oli tämmönen... Eikä sitä puhutakaan niinpäin että pelkää.³⁰¹

”Kova jätkä” ei viittaa terminä sukupuoleen, naiset voivat olla ja ovat usein kovia jätkiä. Laiva on miehinen yhteisö, ja miehuus siten muovaa laivatodellisuutta. Kuten aiemmin on todettu, naiset ovat laivalla miesten maailmassa. Meri muokkaa kyntäjänsä, väittää Gunnar:

Kyllä sitä kovettuu matkan varrella.³⁰²

Lähtevätkö yksin viihtyvät merille, vai muovaako merielämä heidät sellaisiksi? Väittäisin, että halu olla yksin muovautuu osin totaalisen laitoksen luonteesta, ja vain ne jäävät, jotka kestävät yksinolon. Toki merenkulkija voi aidosti viihtyä yksin, mutta laivalla on joka tapauksessa pakko, jotta kestäisi totaalisen laitoksen paineen. Joukon mielestä merenkulkijoilla on jo alkujaankin tietty luonne:

Joillain on vielä suu täynnä ruokaa ku ne paahtaa jo omaan hyttiinsä kattoo filmiä...mut toisaalta ei niitä väkisin oo kenenkään hyttiin viety et ehkä se sit kuvastaa merimiehen luonnetta et se on semmonen et haluaa olla yksin.³⁰³

Laivalle ominaiset sosiaaliset suhteet työtovereihin, joista joidenkin kanssa tulee toimeen paremmin kuin toisten, mutta keneenkään ei ystävystytä, johtavat kahdenlaisiin seurauksiin. Tämä voi ensinnäkin johtaa helposti yksinäisyyteen, vaikka merimieskuvan mukaan ei merimiesten sovikaan myöntää olevansa yksinäisiä. Yksinäisyyden ongelma kyllä tiedostettiin, mutta siihen ei tartuttu. Yksinäisyyttä ei haluta näyttää, kuten Kaarle toteaa:

Voi täällä olla yksinäisiä. Merimiehet puhuu vähän tunteistaan, ei ne puhu yksinäisyydestä... sitä ei näytetä.³⁰⁴

Gunnar, vuosikymmeniä merillä seilannut päällystön jäsen, kuitenkin myöntää että:

³⁰¹ Haastattelu 1/15.

³⁰² Haastattelu 9/4.

³⁰³ Haastattelu 21/8.

³⁰⁴ Haastattelu 13/6.

*Sitä on niin kauan ollu täällä yksin, tietysti välillä tulee mieleen, tuntuu tylsältä... olla yksin tossa sohvalla.*³⁰⁵

*Me tullaan tänne ku selliin ja ollaan omissa oloissa.*³⁰⁶

Näin Ritva kuvaa laivaelämän arkea. Organisoimattomuus ja yhteisen hauskanpidon puute vaikuttavat ilmapiiriin alentavasti. Laivan ilmapiiriä moitittiinkin huonoksi. Asialle ei kuitenkaan pyritty tekemään mitään, vaan väitettiin, ettei siitä oikeasti sitten kuitenkaan välitetty:

*Ei se harmitus oo nii pitkälle menny, jokainen on oma yksilö, ei mua oo se vaivannu, jos et halua istua messissä niin älä istu, oo täällä hytissä sitte... En mä messissä oo ku jos haluan voileivän ottaa nii sitte.*³⁰⁷

Tässä Ritva puhuu laivan ilmapiiristä, ja väittää ettei se häntä harmita vaikka toteaa samalla sen vaikuttavan hänen käyttäytymiseensä ja rajoittavan niiden jo muutenkin vähäisten paikkojen lukumäärää, joita hänellä on laivassa käytettävissään. Hän sitoo omat kätensä, tulkitsee vankila-metaforan takia tilanteen niin, että hänen vaihtoehtonsa ovat joko sopeutuminen tai yksin hyttiin jättäytyminen. Aivan kuin tilannetta ei voisi yrittää muuttaa!

*En mä ota tätä ilmapiiriä niin tosissani... kyllä mä sen huomaan mutta mä annan sen olla... ootan että tulee aika täyteen ja lähen lomalle ja sillä selvä ... Ja saa olla... en mä viitti tommoseen edes takertua.*³⁰⁸

Näin sanoo Gunnar valitettuaan ensin haastattelussa laivan ilmapiiristä pitkät pätkät. Gunnar väittää, ettei ota ilmapiirin huonoutta niin tosissaan, mutta ei se hänelle aivan yhdentekevääkään ole, jos hän kuitenkin huomaa sen ja jää hyttiinsä odottamaan ajan täyttymistä. Asiaan ei kuitenkaan haluta puuttua. Gunnar jatkaa:

*Laivan henki on tärkein... jos sitä ei oo, ei oo viihtyvyyttäkään... Kyllä varmasti vois tehdä viihtyvyydelle jotain jos joku alkais sitä asiaa yrittään... vaan kuka alkaa... kukaan ei kiinnitä siihen asiaan sillä tavalla huomiota että se alkais yrittää ees paremmaksi.*³⁰⁹

³⁰⁵ Haastattelu 9/8.

³⁰⁶ Haastattelu 18/2.

³⁰⁷ Haastattelu 18/8.

³⁰⁸ Haastattelu 9/9.

³⁰⁹ Haastattelu 9/9.

Kuitenkin lähes kaikki valittivat laivan ilmapiiristä, samalla kun hyvän laivaporukan ja laivahengen todettiin olevan tärkeimpiä viihtyvyyden kannalta. Merimiehiä siis vaivasi huono ilmapiiri ja yhteistyön puute, vaikkeivät he myöntäneetkään välittävänsä niistä.

Omaa sisintä ja tunteitaan, eikä mieltä vaivaavia asioita, ole merellä varaa paljastaa laivan totaalinen laitos -luonteen vuoksi. Totaalisessa laitoksessa ei ole varaa ystävyssuhteisiin. Merimiesimago tuo tähän vielä oman lisänsä: merimies on kova jätkä, ja kovat jätkät eivät pelkää. Kova jätkä on yksi mahdollinen reaktio vankila-metaforan ilmenemismuotoihin, samalla kun se omalta osaltaan vahvistaa niitä.

4.3.2 Laiva ei ole elämää

*Mutta sitten kun menee maihin tulee tarve **elää**, ku täällä on semmonen tunne jatkuvasti läsnä että täällä menettää jotain...Tarve elää ja saada rimpsutella ja tehdä mitä ihmeellisimpiä juttuja.*³¹⁰

*Kaikki normaali mitä maissa olevat ihmiset nauttii niin meiltä se jää pois. Täällä ihminen laitostuu, ja sit ku menee lomille niin se on yhtä menemistä sitte.*³¹¹

Toinen mahdollinen selviytymismekanismi on sulkea laiva todellisen elämän ulkopuolelle. Laivallaoloaika ei ole osa elämää, vaan ikäänkuin horrostila. Tämä voi kuulostaa oudolta, mutta joissain haastatteluissa kävi ilmi, että laivaan suhtauduttiin jonain muuna kuin osana omaa elämää. Tämä tulkinta osaltaan selittää, miksi laivaolosuhteiden suhteen oltiin niin passiivisia: epämiellyttävät asiat suljettiin pois sillä, ettei ajateltu niiden kuuluvan omaan elinpiiriin. Kaarlo Laine on samoilla linjoilla tutkimuksessaan nuorten metaforista koulukokemuksissa:

*Koulu ”keskitysleirinä” tai ”vankilana” ei ole enää keskitysleiri tai vankila. Instituutio musertavinekin rutiineineen on saanut hahmon, toiseuden, johon en itse enää kuulu. Elämä ja itse ovat toisaalla.*³¹²

³¹⁰ Haastattelu 7/6.

³¹¹ Haastattelu 18/2.

³¹² Laine 1995, 24.

Laineen mukaan nimeämällä instituutio vankilaksi annetaan sille samalla hahmo, johon ei itse tarvitse samaistua tai sitoutua. Silloin ei tarvitse ottaa kantaa laivalla tapahtuviin asioihin. Elämä on muualla, joten tätä tilaa ja tilannetta ei ole tarpeen yrittää ottaa haltuun. Tähän viittaa myös joidenkin merenkulkijoiden tapa pysyä laivassa koko törni, vaikka maihinmenomahdollisuuksia olisikin. Aivankuin ulkomaailma suljettaisiin kokonaan laivan ulkopuolelle - ulkomaailma ja sen mukana siviilielämä. Leenan mukaan kun kerran ollaan laivassa, niin sitten ollaan:

Ekat kolme vuotta tässä laivassa niin ainoo mitä mä kävin maissa niin oli kaijalla... Kyllä sitä jaksaa, mutta sitä jotenkin turtuu, laitostuu... Ei uskalla lähtee turvallisesta työympäristöstä mihinkään, kun tulee takas niin on koti karannut (ironista naurua).³¹³

4.3.3 Takaperoinen logiikka

Kolmas reaktio vapaaehtoisen vankilan paradoksaalisuuteen on takaperoinen logiikka. Kysyessäni informantin suhtautumista varustamon alkoholikäytäntöön, sain tällaisen vastauksen:

M: Mitä mieltä sä olet tän varustamon alkoholi- ja huumepolitiikasta, että vapaallakaan ei saa juoda alkoholia periaatteessa yhtään

B: Täytyyhän meillä jonkinlainen seuranta olla, työntekijät on sen hyväksynyt

M: Et sä tunne sen rajottavan mitenkään omaa henkilökohtasta vapauttas

B: Eihän se rajota mitään vapautta, jos me halutaan saada työtä me hyväksytään se...mun mielestä se ei rajota.³¹⁴

Tässä haastateltava Björn kieltäytyy miettimästä tai kritisoidasta varustamon alkoholipolitiikkaa sillä perusteella, että ilman tuota käytäntöä ei varustamo saisi tilauksia, eivätkä merimiehet töitä. Mutta tuossa on looginen epä johdonmukaisuus: se että ilman alkoholipolitiikkaa ei saataisi töitä ei tarkoita, etteikö tuo politiikka rajoittaisi yksilön vapautta. Logiikka tavallaan konstruoidaan jälkikäteen, selitetään tilanne itselle niin, ettei se ole ristiriidassa oman itsemääräämisoikeuden kanssa. Muuten tilanne voisi olla henkisesti kestävä. Tuollainen

³¹³ Haastattelu 7/9. Kaija tarkoittaa laituria.

³¹⁴ Haastattelu 11/2-3.

epäjohtonmukainen perustelu saattaa helpottaa oloa lyhyellä tähtäimellä, mutta se on vakava este pyrkimykselle muuttaa asioita paremmaksi. Siten sekin omalta osaltaan sitoo käsiä.

4.3.4 Viinakapina, alkoholi vapauden symbolina

Neljäs mahdollinen reagointitapa vankila-metaforalle on kapina. Totaaliset laitokset latistavat yksilön itsemääräämisoikeuden, autonomian ja toiminnanvapauden.³¹⁵ Alkoholin voi nähdä siten vapauden symbolina ja kapinana, reaktion vankila-metaforaan. Alkoholinkäyttö oli laivalla hankala aihe. Varustamo oli kieltänyt periaatteessa kaiken alkoholinkäytön törnin aikana. Syyksi esitettiin rahtien saantia ja meriturvallisuutta: vuonna 1989 Alaskassa tapahtuneen öljytankkeri Exxon Valdez'in karilleajosta seurannut mediakohu sai aikaan sen, että nykyisin suuret kansainväliset öljy-yhtiöt vaativat tiukkaa alkoholi- ja huumepolitiikkaa rahtejaan ajavilta varustamoilta. Suuri osa haastatelluista merimiehistä piti käytäntöä alkoholin osalta epäilemisenä. Vaikka he tiesivät säännöt, ja mitä niiden rikkomisesta voisi seurata (potkut), sovelsivat he niitä oman oikeudenmukaisuuskäsityksensä mukaan. Heidän mielestään varustamolle ei ollut oikeutta puuttua työntekijöiden vapaa-aikaan. Kuten Kaj laivan miehistöstä sanoi:

*Jokaisella on oma vapaa-aika ja se on jokaisen oma.*³¹⁶

Pertti, liki kolmekymmentä vuotta seilannut päivätyöläinen, on päättänyt ettei anna varustamon käytäntöjen pilata omaa mielenrauhaansa, vaikka uhkakuva väkkykin mahdolliset potkut:

P: Tuo alkoholipolitiikka on semmonen, et kyllä se jotakuta täällä närästää... toi tiukka linja siis. Minua se ei närästä, jos mulle se pää sattuu niin mä tempasen lärvit täyteen... ja se on ihan sama mitä ne sen jälkeen tekee. Et potkikoot perseelle sitte. Ei mul oo mitään menetettävää.

M: Mut nehan voi puhalluttaa sut myös vapaalla

³¹⁵ Goffman 1969, 35.

³¹⁶ Haastattelu 4/3.

P: Kyllä voi, ja antaa lempu... ja jos joku lempujen antamisesta nauttii, niin siinä vaiheessa pitää se hänelle suoda... Kyllä, jos hotelli siitä jonkun tyydytyksen saa, et se saa puolen yön aikaan antaa lempu jos mittari vähän värähtää niin lempatkoon.³¹⁷

Alkoholinkäytön näkeminen vapauden ja itsemääräämisen symbolina ei ole vain merimiesten yksinoikeus. Pertti Alasuutarin mukaan työmiesten juominen ilmentää vapauden ja yhteiskuntaelämän vaatimusten välistä jännitettä, koska se sekä symbolisesti että konkreettisesti merkitsee vapauden toteutumaa. Juominen on siten oivallinen tapa ilmaista tyytymättömyyttä liiallista sidonnaisuutta kohtaan.³¹⁸ Samoilla linjoilla on Matti Kortteinen tutkimuksessaan lähiöelämästä. Kortteisen mukaan miehen oikeus juoda oli symboli itsemääräämisoikeudelle: ”hänellä *oli* oikeus määrätä omista tekemisistään, hän joi kun ja jos niin tahtoi”.³¹⁹ Sulkusen, Alasuutarin, Nätkinin ja Kinnusen tekemä tutkimus lähiöravintoloista liittyy juomiseen vapauden lisäksi myös uhman symboliikkaa.³²⁰ Kuten miehistön jäsen Ritva asian ilmaisee:

Ok, mut me ollaan täysikäisiä ihmisiä ei me tarvita holhoojia ympärillemme, ja mitä enemmän holhotaan sitä enemmän ne ottaa.³²¹

Merimiesten kohdalla alkoholiin liittyy vielä eräs ominaispiirre: smugeli eli salakuljetus. Merimiehillä on perinteisesti ollut tapana salakuljettaa nautintoaineita omaan käyttöönsä, ja jotkut ovat laajentaneet bisnestä myyntiinkin asti. Smuglausta on aina tapahtunut jonkin verran.³²² Haastatellut merimiehet pitivät itseään lainkuuliaisena väkenä, mutta salakuljetuksen suhteen moraali ei istunutkaan aivan lainkirjaimeen. Kuten Erkki, vuosikymmeniä seilannut päällystön jäsen totesi:

Viina ja tupakka, merimies katsoo sen moraaliseksi oikeudekseen omat käyttötupakat ja alkoholit smuglata... et minkä takii mun täytyis mennä ostamaan kalliilla maista, kun laivas kuitenkin saa verovapaita savukkeita ja alkoholia.³²³

Samoilla linjoilla on Pertti:

³¹⁷ Haastattelu 5/3.

³¹⁸ Alasuutari 1986, 130–131.

³¹⁹ Kortteinen 1982, 186.

³²⁰ Sulkunen, Alasuutari, Nätkin ja Kinnunen 1985, 35.

³²¹ Haastattelu 18/2.

³²² Ramström 1992, 19.

³²³ Haastattelu 3/3.

*Smuglaus on hauska harrastus.*³²⁴

Merimiehet tiesivät, miksi juominen laivalla oli kiellettyä. Heidän oli kuitenkin vaikea hyväksyä uusia sääntöjä, koska menneinä vuosikymmeninä oli alkoholinkäyttö laivakulttuurissa ollut rehvakasta, ja koska juomiskielto söi heidän itsemääräämisoikeuttaan (samoin he pitivät oikeutenaan salakuljettaa viinaksia omaan käyttöönsä). Siksi he hiljaisesti juomalla kapinoivat käskyä vastaan. Tämäkin vastarinnan muoto sitoo käsiä siinä mielessä, että siinä toimitaan puuttumatta itse ongelmiin.

Reagointitavat ja Goffmanin sopeutumiskeinot

Ervin Goffman tutkiskeli teoksessaan ”Minuuden riistäjät” eri sopeutumiskeinoja totaaliin laitoksiin. Ensimmäistä malliaan hän kutsuu ”tilanteesta irrottautumiseksi”, jossa yksilö ei kiinnitä huomiota muuhun kuin välittömässä fyysisessä läheisyydessä tapahtuviin asioihin. Tämän mallin voi nähdä kognitiivisella tasolla olevan sukua omalle ”laiva ei ole elämää” -mallilleni, joskin Goffmanin ”tilanteesta irrottautuminen” on huomattavasti rankempi keino.³²⁵ Toista keinoaan Goffman kutsuu nimellä ”tinkimätön linja”. Tässä yksilö uhmaa laitosta tietten tahtoen. Viinakapinan minun jaottelussani voi nähdä samantyyppisenä mallina, vaikkei siihen kuulukaan julkisesti vasten kasvoja kapinointi.³²⁶ Kolmas Goffmanin malli on ”kolonisaatio”, jossa yksilö rakentaa kokonaisen maailmansa totaalisesta laitoksesta, ja on suhteellisen tyytyväinen olemiseensa siinä.³²⁷ Neljäs Goffmanin nimeämä malli on ”kääntymys”, jossa yksilö omaksuu laitoksen virallisen kannan ja näkemyksen mm. omasta itsestään.³²⁸ Goffmanin mukaan nämä neljä yhtenäistä toimintasuuntaa on löydettävissä totaalisista laitoksista, mutta harvat noudattavat niitä puhtaina kovin pitkälle. Yleisin malli on ”iisisti ottaminen”, jossa yksilö suhteellisen opportunistisesti valitsee eri malleista ja keinoista sen hetken olosuhteisiin sopivimmat välttääkseen sosiaaliset ja psyykkiset hankaluudet, eli päästäkseen

³²⁴ Haastattelu 5/5.

³²⁵ Goffman 1969, 48–49.

³²⁶ Goffman 1969, 49.

³²⁷ Goffman 1969, 49–50.

³²⁸ Goffman 1969, 50.

helpolla. Tämä on kaukaista sukua minun ”kova jätkä” -mallilleni, sillä kummassakaan ei sitouduta sen kummemmin yhteisöön tai tilanteeseen.³²⁹ Miksi Goffmanin mallit eivät istu yksi yhteen omieni kanssa? Syitä on useita. Ensinnäkin Goffman tutki kaikkia totaalisia laitoksia, joista useimpiin ei vapaaehtoisuus liity, toisin kuin laivaan. Lisäksi hän teki tutkielmansa pohjoisamerikkalaisessa kontekstissa, ja 1960-luvulla. Paljon on muuttunut sen jälkeen.

4.4 Mihin vankila-metafora vie

*Metaforan klassisen vertailuteorian mukaan metaforassa on kyse vain kielestä, ei ajattelusta tai teoista. ”A on B” tarkoittaa: ”A on kuin B, Xn, Yn ja Zn suhteen”. Siten metafora vain kuvailee olemassa olevia yhtäläisyyksiä, kykenemättä itse luomaan niitä. Mielestämme metaforassa on ensisijaisesti kyse ajatuksesta ja teosta, ja vain toissijaisesti kielestä. Mielestämme ainoat metaforan kannalta oleelliset yhtäläisyydet ovat ne, jotka ihmiset kokevat.*³³⁰

Lakoffia ja Johnsonia mukaillen laivan kutsuminen vankilaksi ei vain tuo julki tosiasioita, vaan myös osaltaan luo vankilatodellisuutta laivaympäristöön. Uusi metafora pystyy luomaan uuden todellisuuden; ensin alamme hahmottaa kokemuksemme tämän uuden metaforan pohjalta. Uusi todellisuus saa lisää syvyyttä kun alamme toimia tämän metaforan kehyksestä käsin.

Tästä esimerkkinä toimii edellä käsitelty vapaa-ajan organisoimattomuus ja kyvyttömyys järjestää laivalle juhla. Jos uusi metafora läpäisee käsitesysteemimme johon pohjaamme tekemme, se muuttaa käsitesysteemimme sekä havaintomme ja tekemme, jotka nousevat tuosta systeemistä.³³¹ Tällaisia tekoja ovat neljä reagentitapaa vankila-metaforaan. On kuitenkin huomioitava, että vankila-metafora ei ole niin syväänjuurtunut, että se estäisi tyystin muut tulkintamallit, vaan se on eräs tulkintakehys laivatodellisuudelle. Vankila-tulkinta ei ole vain lausahdus, vaan siitä tulee tulkintakehys, jonka läpi maailmaa katsotaan. Kielikuva luo mielikuvan, joka ei vain nimeä ja kuvaa ilmiötä, vaan myös ohjaa näkemään.³³² Metafora pystyy luomaan sosiaalisia todellisuuksia, ja

³²⁹ Goffman 1969, 51.

³³⁰ Lakoff & Johnson 1980, 153-154.

³³¹ Lakoff & Johnson 1980, 145.

³³² Järvinen 1993, 49.

siten se voi ohjata tulevia tekoja. Vapaa-ajan organisoimattomuus ja neljä reagoitumalla kietoutuvat yhteen, ruokkien toisiaan. Nuo teot tukevat luonnollisestikin metaforaa, joka näin vastavuoroisesti voimistuu ja saa kokemuksen tuntumaan johdonmukaiselta. Metaforasta voi tulla itsensä toteuttava ennustus.³³³ Siten vankila-metafora tekee merimiehistä vankeja, ja he päätyvät itse pienentämään omaa selliään. Siksi ei ole merkityksetöntä, minkä kielikuvan kautta laivatodellisuus hahmotetaan.

Vaikka metaforat nostavatkin esiin kysymyksen niiden totuudellisuudesta, on oleellisempaa pohtia niiden vaikutusta tuleviin tekoihin.³³⁴ Laiva ei ole todellisuudessa vankila, mutta tuon tosiseikan merkitys laimenee, jos laiva yhtäkaikki nähdään vankilana. Merkityksellistä on, millaisiin käsityksiin ja näkemyksiin, ja sitä myötä tekoihin metaforat meitä ohjaavat.³³⁵ Vankila-metafora synnyttää neljä reagoitumalla, neljä sopeutumisen ja vastarinnan muotoa. Kova jätkä ja Laiva ei ole elämää - muodoissa ei asenteellisesti sitouduta laivatodellisuuteen. Takaperoinen logiikka taas selittää asiat parhain päin tarttumatta itse ongelmaan. Viinakapina on vastarintaa, joka ei pyri muuttamaan asioita paremmaksi. Kaikille neljälle selviämismekanismin on yhteistä se, että ne sitovat käyttäjänsä käsiä niin, että ongelmiin ei puututa, ja vielä enemmän, laivaelämän mahdollisuuksia supistetaan tarpeettomasti.

4.4.1 Oma selliä pienentämässä

Vankila-metaforan kautta merimiehistä tulee vankeja. Metaforat eroavat siinä, kuinka monenlaisia toiminta- ja ongelmanratkaisumalleja ne tarjoavat.³³⁶ Tulkitsemalla laivatodellisuutta vankila-metaforan avulla, he asettavat itsensä asemaan, jossa ei toimintamahdollisuuksia oman elinympäristön parantamiseksi juuri ole. On oikeastaan vain yksi: hytin oven sulkeminen ja omassa kopissa kärvistely - jos kutsua ylitöihin ei tule. Tätä mahdollisuutta he käyttävätkin paljon, sillä se on ainoa tilan haltuunottokeino. Mutta tehdessään näin he tulevat itse

³³³ Lakoff & Johnson 1980, 156.

³³⁴ Lakoff & Johnson 1980, 158.

³³⁵ Lakoff & Johnson 1980, 158.

³³⁶ Katso Weick 1979, 50.

pienentäneeksi entisestään omaa selliään. Reagoidessaan vankila-metaforaan kuvatuilla tavoilla - kova jätkä, laiva ei ole elämää, takaperoinen logiikka ja viinakapina - he samalla tukahduttavat mahdollisuutensa parantaa elinolojaan. On totta, että laiva fyysisenä ja hierarkkisenä tilana rajoittaa paljon asukkaittensa mahdollisuuksia toimia ja hallita elinolojaan laivalla. Teesini kuitenkin on, että metafora rajoittaa näitä mahdollisuuksia entisestään, jättäen ainoaksi ratkaisuksi hytin oven sulkemisen.

Vankila-metafora on selittävä tekijä sille, etteivät merimiehet tehneet mitään parantaakseen elinolojaan, vaikka eivät toisaalta olleet niihin kovin tyytyväisiääkään. Gareth Morganin mukaan ihmisillä on kyky jäädä omien luomustensa loukkuun. Organisaatioita pidetään pohjimmiltaan yllä tiedostetuilla ja tiedostamattomilla prosesseilla, ja ihmiset voivat jäädä näistä prosesseista nousevien kuvien, ideoiden, ajatusten ja tekojen vangeiksi.³³⁷ Vaikka vankila-metafora onkin ”vain” kielikuva, katoaa sen kautta vapaaehtoisuus, ja merimiehistä tulee metaforansa vankeja.

4.4.2 Vaikutus laivayhteisöön

On muistettava, että laivan näkeminen vankilana ei tukahduttanut parannus- ja toimintamahdollisuuksia vain vapaa-ajanvieron osalta, vaan vaikutti myös muilla laivatodellisuuden osa-alueilla. Laivalla oli huoli väen vähentämisestä, mutta miehistö ei edes tiennyt kuka oli heidän luottamusmiehensä laivalla, vaikka järjestäytymisprosentti oli sata ja tilanne kriittinen. Miehistön jäsen Ritva oli asiasta huolissaan:

*Tänä päivänä ei edes tiedetä kuka täällä on luottamusmies, yks ja toinen kyselee ja mä levitän käsiäni et en tiedä, eikä tääl oo mitään kokouksia luottamusmiehille, et pitäis tällöinen toiminta myös pyöriä.*³³⁸

Mutta ei hänkään tehnyt mitään asian hyväksi, vaikka tiesi että olisi syytä tarttua toimeen:

³³⁷ Morgan 1986, 215.

³³⁸ Haastattelu 18/8.

*Sitä kokoustoimintaa ei saa millään pyörimään, koska ihmiset ei oo aktiivisia. Jos mä nyt sanon että laitetaan tämmönen kokous pystyyn missä valitaan luottamusmies, niin kuinka moni tulis kirjastoon kokoukseen?*³³⁹

Toiseksi, laivan kommunikaatiokäytäntöjen takia tiedottaminen ontuu. Tämä ei varmastikaan olisi eduksi esimerkiksi kriisitilanteissa. Vankila-metaforalla on siis vakavampiakin implikaatioita kuin vain latistunut laivailmapiiri.

Merimiehen päämäärä

Käsiä sitovan vankila-metaforan takia on merimiehen päämäärä päästä pois - ei muuttaa laivayhteisöä paremmaksi tai jäädä sinne. Tällä on luonnollisestikin vaikutusta myös työyhteisöön (innovatiivisuudesta ei voi missään nimessä puhua laivayhteydessä). Kuten vuosikymmeniä seilannut päällystön jäsen Erkki toteaa:

*Eläkeikää odottaa kaikki tietysti, neljästäkymmenestä ikävuodesta ylöspäin (leikkisän totisesti). Lottovoitto on tietysti se toinen, ei kai prosentuaalisesti kukaan muu lottoo niin paljon kuin merimiehet ...toiveena et sais lopettaa tän homman.*³⁴⁰

4.4.3 Yhteenveto

Lakoffin ja Johnsonin mukaan metaforan tehtävä on ensinnäkin korostaa tiettyjä ominaisuuksia ja häivyttää toisia.³⁴¹ Laivan näkeminen vankilana saa huomion kiinnittymään laivan vapautta kahlitseviin piirteisiin: laivasta ei pääse pois milloin haluaa, laiva on voimakkaasti hierarkkinen yhteisö jne. Samalla jotkut muut piirteet jäävät varjoon: laiva on ammatti-ihmisten työpaikka, jonne tullaan kuitenkin vapaaehtoisesti. Toiseksi metaforan tehtävä on sisällyttää samankaltaisia - mutta ei samanlaisia - kuvaavan käsitteen ulottuvuuksia kuvattavaan

³³⁹ Haastattelu 18/8.

³⁴⁰ Haastattelu 3/2.

³⁴¹ Laine 1995, 22; Lakoff & Johnson 1980, 141–142.

käsitteeseen.³⁴² Kuvasin vankilan aikaisemmin karuksi paikaksi olla, jossa muurit riistävät vapauden - sekä konkreettisesti että symbolisesti. Karuudeksi vertautuu laitosmaisuuksia, muureja symboloi laivalla meri ja eristetyt satamat. Vankila-metafora painottaa laivan eristyneisyyttä. Kolmanneksi metafora korostamalla ja häivyttämällä ominaisuuksia antaa kuvattavalle uuden merkityksen.³⁴³ Vankila-metafora vaikuttaa yhteisössä. Jos laiva nähdään vankila-metaforan kautta, laivan merkitys merenkulkijoille muuttuu. Metafora muovaa laivan todellisuutta, ja siten laivasta tulee vankila merenkulkijoille. Neljäntenä metaforan tehtävänä Lakoffin ja Johnsonin mukaan on pyhittää keinoja, oikeuttaa toimenpiteitä ja auttaa tavoitteiden asettamisessa.³⁴⁴ Laivan näkeminen vankila-metaforan kautta sitoo käsiä. Siten vankila-metaforan ”oikeuttavat toimenpiteet” ovat passiivisuus ja poispyrkiminen. Vankila-metafora oikeuttaa ja pakottaa passiivisuuteen. Jos metafora olisikin ”laiva on seikkailu”, ei vastaava passiivisuus tulisi kuuloonkaan. Seikkailussa on jokaisen panos merkittävä, yksilö itse määrää sattuman ohella retken lopputuloksesta. Mutta vankila - ei vankilassa yksilöllä ole ohjia käsissään. Siten laivaa tai laivayhteisöä ei pyritä muuttamaan, vaan sieltä pyritään pois. Viidenneksi metaforan tehtävänä on muodostaa merkityksiä, jotka määräytyvät osin kulttuurisesti ja osin esittäjän oman kokemuksen pohjalta.³⁴⁵ Siten vankila-metafora ei koskaan tarkoita kaikille aivan samaa. Keskeiset piirteet ovat kuitenkin todennäköisesti samoja: eristys ja vapauden kaventuminen.

Vankila-metafora ei ole kaikkein myönteisin kuviteltavissa oleva metafora. Voiko sen muuttaa, vaihtaa toiseksi? Metaforia, joiden läpi tulkitsemme maailmaa, ei ole missään nimessä helppoa muuttaa, väittävät Lakoff ja Johnson.³⁴⁶ Antropologi Katriina Järvisen mukaan konventionaaliset metaforat ovat yksi kulttuuristen mallien kiteytymismuoto. Ihmiset elävät ja rakentavat elämäänsä metaforisten skeemojen kautta, konventionaaliset metaforat edustavat siten yksinkertaistettua todellisuutta.³⁴⁷ Vankila-metafora laivaelämässä ei ole kuitenkaan aivan konventionaalinen, vaikka sillä onkin historialliset juurensa. Vankila-metafora ei ole ainoa tulkintakehys laivaelämälle, kun taas kulttuuriset mallit ovat perustavanlaatuisia implisiittisiä oletuksia, joiden avulla maailmaa jäsennetään ja

³⁴² Laine 1995, 22; Lakoff & Johnson 1980, 141–142.

³⁴³ Laine 1995, 22; Lakoff & Johnson 1980, 141–142.

³⁴⁴ Laine 1995, 22; Lakoff & Johnson 1980, 141–142.

³⁴⁵ Laine 1995, 22; Lakoff & Johnson 1980, 141–142.

³⁴⁶ Lakoff & Johnson 1980, 145.

³⁴⁷ Järvinen 1993, 44.

tulkitaan.³⁴⁸ Siten sitä ei liene ole yhtä vaikeata lähteä muuttamaan, kuin jotain kulttuuriin täysin imeytynyttä perinteistä metaforaa.

Mitä tämä tarkoittaa? Laivaelämässä ilmenevää vankila-metaforaa ei ole mahdotonta muuttaa, mutta helppoa se ei liene. Olen tällä tutkielmalla pyrkinyt osoittamaan, että merenkulkijoiden viihtyvyyden ja merenkulun hyvinvoinnin (sitoutumattomuus laivaan, kriisitilanteet) takia se olisi kuitenkin tarpeen. Mutta onko vankila-kielikuva vain tutkimani aluksen oma ongelma? Vähäiset viitteet kirjallisuuteen (Pusan tuotanto) ja aikaisempaan tutkimukseen (Ramströmin haastattelut), sekä keskusteluni merenkulkijatovereideni kanssa antavat ymmärtää, että tilanne kenttätyöaluksellani ei ollut aivan uniikki. Tuo laiva oli kuitenkin muutamalla tapaa ehkä hieman vanhakantainen: erilliset päällystön ja miehistön messit, sekä laivaväen korkeahko keski-ikä on muistettava, kun verrataan tutkimustuloksiani muihin laivoihin. Uskon kuitenkin tutkimustulosteni istuvan ainakin osittain tai sovellettuna muihinkin laivayhteisöihin, kyseessä ei nähdäkseni ole yksittäistapaus.³⁴⁹ Tähän viittaa myös Peten (vankilassa istuvan merimiehen) huomiot laivaelämästä, hän ei ollut työskennellyt tutkittavalla aluksella.

5. Lopuksi

5.1 Taustaa

Laiva toimii 24 tuntia vuorokaudessa ja merimies sen mukana. Aika jaksottuu laivalla omalla erikoisella tavallaan: Ajan mittari lyhenee vahtivuoroa ajavilla vuorokaudesta kahteentoista tuntiin, toisaalta ajan pitempi mittatikki ei olekaan viikko tai kuukausi, vaan työjakso. Myös tila hahmottuu toisin: Laivan mukana merimies seilaa ympäri maapalloa, mutta hänen oma tilansa on rajoittunut hyttiin. Laiva on miesten maailma, selviytyäkseen siellä on naisen toimittava kuin miehen. Miten tämä kaikki on vaikuttanut laivaelämään? Ryhdyin tutkimaan merimiehiä,

³⁴⁸ Järvinen 1993, 43.

³⁴⁹ Katso Alasuutari 1994, 222.

koska minua kiinnosti heidän vapaa-ajankäyttönsä, sillä pidin sitä mahdollisesti ongelmallisena. Lähdin merille kenttätöihin suomalaiseen rahtialukseen nähdäkseni millaista elämä siellä oli, ja mitä merimiehet itse ajattelivat laivaelämästään. Syksyllä 1996 suoritettu kenttätöni ja sen aikana tekemäni haastattelut, ovat tämän tutkielman aineistona. Työskentelin laivalla puolimatruusina.

5.2 Tutkimuksen metodologia ja kulku

Kenttätökokemus sai minut pohtimaan tutkijasubjektia ja tutkijan suhdetta kenttään. Merillä minusta tuli merimies, ja tämä hankaloitti etääntymistä tutkimuskohteesta. Se sai minut pohtimaan, onko mahdollista tutkia totaalisia laitoksia osallistuvan havainnoin keinoin, ilman että tutkija samastuu kohteeseensa, tullen osaksi sitä.

Olin valinnut teoreettiseksi kehyksekseni maailmankuva-käsitteen, tarkoituksena soveltaa uskontotieteilijä Helena Helven maailmankuvan viiden ulottuvuuden mallia. Nuo dimensiot ovat kulttuurinen, sosiaalinen, toiminnallinen, tiedollinen ja elämyksellinen ulottuvuus. Uskoin mallin sopivan oivallisesti tarkoituksiini, koska kulttuurinen ulottuvuus näytti sopivan laivakulttuuriin, sosiaalinen ihmissuhteisiin ja toiminnallinen vapaa-ajankäyttöön laivalla. Aineistoa käsitellessäni jouduin kuitenkin huomaamaan, että viiden dimension malli ei istunut aineistooni. Pian huomasin syynkin: totaalisissa laitoksissa kuten laivalla, jossa vapaa-aika vietetään samassa suljetussa tilassa ja yhteisössä kuin työaikakin, samojen valvovien silmien alla, ei aineiston ilmentämän todellisuuden jakaminen viiteen ulottuvuuteen ole mielekästä. Ahdinkoni sai minut tarkastelemaan maailmankuva-käsitettä laajemminkin, ja huomasin, että palvelevaan tutkimukseen pyrkivälle tutkijalle maailmankuva on käsitteenä ongelmallinen: toisten ihmisten maailmankuvaa, jos ei omaakaan, ole helppoa ryhtyä muuttamaan, joten on syytä kysyä, tarjoaako maailmankuva teoreettisena kehyksenä sellaista tietoa, josta on hyvä lähteä eteenpäin. Mitä siis tehdä? Olin umpikujassa.

Haastatteluja tehdessä olivat merimiehet nostaneet usein esiin vankila-teeman. Sivuutin sen aluksi, koska olin keskittynyt mielessäni maailmankuvaan. Aineistoa käsitellessäni kiinnittyi huomioni uudelleen vankilaan. Se tarjosi mielekkään tavan hahmottaa laivatodellisuutta. Vankila-teeman ympärillä loksativat palaset paikalleen. Mutta mikä vankila oli? Eivät merimiehet pitäneet laivaa oikeasti vankilana, vaan vankila oli heille metafora, kielikuva, joka jäsensi heidän kokemuksiinsa painottaen joitain piirteitä jättäen toiset taka-alalle. Pohdin laivaa vankila-metaforan kautta ja oivalsin miten vankila-metafora toimi.

5.3 Laivayhteisön tulkinta vankila-metaforan avulla

Vankila-metafora ei ole syntynyt tyhjästä, vaan sille on löydettävissä kolme alkusijaa. Ensinnäkin merenkulun perinteet, kuten vahva hierarkia, ja niiden hidas murros ovat omalta osaltaan luomassa vankilan tuntua. Laivassa oli mm. erikseen miehistön ja päällystön messit, ja tuota rajaa pidettiin myös sosiaalisissa suhteissa yllä. Toiseksi merimiesten myytti vapaudesta ja laivan karun arjen kohtaaminen lisäävät vankila-metaforan tuntua. Laiva ei olekaan se merimiesromantiikan mukainen vapaiden ja villien miesten temmelyskenttä. Kolmanneksi totaalisten laitosten, joita laiva ja vankila ovat, ominaispiirteet luovat omalta osaltaan vankila-metaforalle pohjaa toimia. Näitä totaalisen laitoksen piirteitä ovat ensinnäkin elämän eri puolten, kuten yksityiselämän ja työn, alistaminen saman auktoriteetin alle. Toiseksi, auktoriteetin säätämä päivärutiini; sitten, palveluspaikan sekä pois pääsyn määräytyminen auktoriteetin taholta; viidenneksi, arjen perusasioiden kuten aterioiden ajan ja sisällön määräytyminen laitoksen taholta; kuudenneksi, samoin asumisen, ja viimein, rajoitettu liikkumatila. Tämä vankilan ja laivan vertailu keskittyi lähinnä olosuhteiden, näiden kahden totaalisen laitoksen ominaispiirteiden, vertailuun. Laivalle mennään tekemään töitä, siksi päädyin vielä tarkastelemaan laivaa ja vankilaa organisaatioina, makrotasolla. Vertailtaessa laivaa ja vankilaa tästä näkökulmasta, on organisaatioteoreettinen analyysiväline kone-metafora käyttökelpoinen. Kone-metaforan näkökulmasta painottuvat organisaatiossa erikoistuminen, standardisointi, vaihdettavuus ja ennustettavuus. Tästä perinteestä nousevan Max Weberin byrokratia-teorian näkökulmasta tarkasteltuna on laiva- ja vankilaorganisaatiossa keskeisellä sijalla hierarkia,

työnjako, valta, päätöksenteko, auktoriteetti ja säännöt. Vankila-metaforalle luovat pohjaa seuraavat kolme: merenkulun perinteet, myytti vapaudesta suhteessa laivan karuun todellisuuteen ja totaalisten laitosten ominaispiirteet.

Vankila-metafora ilmenee laivatodellisuudessa monella tavoin. Valitsin neljä hieman erityyppistä laivaelämän osa-aluetta tarkasteltavaksi. Näistä ensimmäinen on kommunikaatio. Vankila-metafora ilmenee sekä laivan sisäisessä, että laivan ja varustamon välisessä kommunikaatiossa. Viestintä on eräs keskeinen keino vahvistaa vallitsevaa todellisuutta. Kommunikaatio sekä ilmentää, että edesauttaa sen toteutumista. Kun laivaväki tuntee, ettei heillä ole juurikaan valtaa vaikuttaa, vääristyy viestintä joka tasolla: laivaväen keskinäinen viestintä on joko räyhäämistä tai tuppisuuna kärvistelyä, miehistö väittää päällystön pihtaavan tietoa, päällystö kritisoi, että miehistö ei tuo kokemiaan ongelmakohtia esille, ja kaikki kritisoivat varustamoja epäluotettavasta hidastelevasta tiedottamisesta. Toisaalta juorut ja huhut löytävät kyllä tiensä kaikkien korviin.

Vankila-kielikuva ilmenee myös vapaa-ajanviettotavoissa. Messikulttuuriin kuuluu, että paikalle tullaan näennäisesti hakemaan välipalaa, vaikka todelliseksi syyksi osoittautuukin sitten seuraan hakeutuminen. Mitään sovittua yhteistä tekemistä ei kuitenkaan ole, vaan esimerkiksi elokuvia jokainen katselee useimmiten yksin hytissään. Koska laivalla ei ollut kuin yhdet videot, joiden pyörittämä filmi näkyi hytissä - ja koska filmien katselu oli yksi keskeisimpiä vapaa-ajanviettotapoja - alensi organisoimattomuus vapaa-ajan laatua. Jo muutenkin rajoitetut vapaa-ajanviettomahdollisuudet typistyivät siten entisestään metaforan vaikutuksesta. Illanviettojakaan ei ollut. Monet kuuluttivat yhteisten juhlien perään, mutta sellaisia ei yhteistyön puutteen takia saatu järjestettyä. Kyvyttömyys yhteistyöhön alensi elämänlaatua laivalla. Kolmas alue, jossa vankila-metafora ilmeni, oli sosiaaliset suhteet. Yllättävää oli, että minkäänlaisia kiintymisen tai toisesta pitämisen merkkejä ei näytetty. Haastatteluissa useimmat kertoivat, että kovankaan paikan tullen ei laivalta hevin uskottua löytyisi. Totaalisessa laitoksessa, kuten laivassa tai vankilassa, ei omaa itseään voi paljastaa, eikä ystävystyminen ole siten helppoa. Laivatoverit eivät olleetkaan toistensa tovereita. Lisäksi laivalla oli vielä päällystön ja miehistön välinen raja, mikä osaltaan kavensi seurustelumahdollisuuksia. Neljäntenä esimerkkinä vankila-metaforan ilmenemisestä laivaelämässä käytin laivan tilojen ja esineiden

persoonattomuutta. Messiä, kaikkien yhteistä olohuonetta ei viitsitty sisustaa, eikä yhtä poikkeusta lukuun ottamatta kenelläkään ollut edes omaa kahvikuppia laivalla.

Miten näihin vankilamaisiin olosuhteisiin sitten reagoitiin? Löysin neljä eri reagoititapaa, sopeutumisen ja vastarinnan muotoa, jotka esiintyivät yhdessä ja erikseen, sekä limittäin. Nämä neljä muotoa ovat reaktioita vankila-teeman ilmenemiseen laivalla, mutta samalla ne ylläpitävät ja vahvistavat sitä. Näistä ensimmäistä kutsun kova jätkä -syndroomaksi. Kun laivan arki on raskas, vetäytyy merimies kuoreensa. Vaikka monet asiat laivalla vaivaavatkin - kuten yhteistyön puute ja laivan ilmapiiri - ei sitä voi oikein ääneen tunnustaa, vaan teeskennellään ettei asiasta välitetä. Kova jätkä -syndroomaan liittyy myös se, ettei tunteista kuten peloista puhuta. Oma sisintään ja närästyskohtia ei laivalla ole sen totaalisen laitosluonteen vuoksi varaa paljastaa.

Toinen reagoimistapa on ajatus siitä, että laiva ei ole osa elämää. Laiva suljetaan ikäänkuin oman elämän ulkopuolelle. Siten laivalla ongelmiksi koettuihin asioihin ei tarvitse tarttua, koska elämä on muualla. Kolmantena reaktiona on takaperoinen logiikka. Siinä laivalla ongelmallisiksi koetut asiat selitetään pois epäjohdonmukaisilla perusteluilla. Käytetty logiikka konstruoidaan ikäänkuin jälkikäteen, jotta vallitsevat olosuhteet voitaisiin selittää itselle parhainpäin. Neljäs reagoititapa on viinakapina, jossa alkoholi toimii vapauden ja itsemääräämisen symbolina. Varustamon nykyisen alkoholi- ja huumeikäytännön takia ei merimies saa virallisesti käyttää alkoholia työjakson aikana. Tämä aiheuttaa närää, sillä holjakas viinanveto on aina kuulunut merimiesimagoon. Sääntöä vastaan kapinoitiinkin, vaikka tiedettiin sen johtavan mahdollisesti työsuhteen purkuun.

Mihin vankila-metafora meidät vie? Väitteeni on, että vankilan omaisen ympäristön vaikutuksesta merimiehet päätyvät pienentämään omaa selliään tarpeettomasti. Merenkulun realiteettien, kuten käytössä olevan tilan vähyyden takia, laivaelämässä on paljon rajoittavia tekijöitä. Merimiehet kuitenkin jättävät käyttämättä toimintamahdollisuuksiaan vankila-metaforan takia tarpeettomasti. Vankila-kielikuva tekee heistä vankeja. Ainoa vapaus on oman hytin oven sulkeminen, siksi merimiehet viettivätkin paljon aikaansa yksin. Kaikki neljä reagoititapaa suovat pienen hetken helpotuksen, mutta estävät samalla

olosuhteiden parantamisen pitkällä tähtäimellä. Merimiehen päämäärä ei ole siten viihtyisyyden parantaminen, vaan poispääseminen. Tässä mielessä laivaan ei sitouduta.

Merimiesten passiivisuus omien olojensa parantamisessa ei ole vankila-metaforan ainoa seuraus. Työskennellessäni laivalla, oli miehistön vähentäminen kuuma peruna. Asiasta uumoiltiin yhtä jos toistakin, ja lähes jokainen pelkäsi oman paikkansa lähtevän. Sataprosenttisesta ammattijärjestöön kuulumisestaan huolimatta miehistö ei tiennyt, kuka heidän luottamusmiehensä oli. Kyse ei ollutkaan enää vain viihtyvyyden parantamisesta, vaan työpaikoista. Silti mitään ei tehty asian eteen. Voi myös kysyä, mitä viitteitä tämä antaa ihmisten toimimisesta esimerkiksi kriisitilanteissa.

5.4 Pohdintaa

On tarpeellista kysyä, kuka hyötyy merenkulkijoiden passiivisuudesta. Onko varustamon edun mukaista, että laivatodellisuus pikemminkin lamaannuttaa kuin kannustaa merenkulkijoita? Lamaannuksen voi nähdä varustamon etuna silloin, kun halutaan heikentää työntekijöiden asemaa. Toisaalta sama lamaannus heikentää lojaalisuutta varustamoa ja laivaa kohtaan, sekä luovuutta ja uudistusmielisyyttä, ja voi olla jopa tuhoisa kriisitilanteissa. Tuskin nykyisessä kansainvälisessä kilpailutilanteessa on minkään työnantajan edun mukaista kahlita työntekijöidensä innovatiivisuutta. Onko tarkoituksenmukaista pitää laivoilla töissä satoja (koko Suomen laajuisesti tuhansia) työntekijöitä, joita ei kannusteta vaan pikemminkin estellään tuomasta julki ideoitaan? Vaikkei syy vankila-teeman nousuun laivayhteisössä olisikaan yksin varustamon, kaatuvat haitat kuitenkin myös sen niskaan.

Tutkimusaineistoni antaa yhden kuvan laivaelämästä. En väitä kaikkien laivojen, tai edes tutkitun aluksen merimiesten jatkuvasti ajattelevan tässä tutkielmassa esitetyllä tavalla. Tutkielma on kuvaus yhdestä laivayhteisöstä annetulla hetkellä. Tämä tutkielma tarjoaa näkökulman laivatodellisuuteen, jota voi mielestäni soveltaa myös muille laivoille ja muihin ammatteihin. Kiinnostavaa olisi erityisesti

katsoa, soveltuuko tämä näkökulma niihin yhteisöihin, joissa yksityiselämän rajat sortuvat esimerkiksi yhteisön pienuuden ja tiiviynen tai eristyneisyyden takia (matkaoppaat, armeija jne.). Työelämässä ollaan menossa suuntaan, jossa uuden tietotekniikan myötä työnantajalla on mahdollisuus tarkkailla työntekijöitään entistä tehokkaammin ja laajemmin. Kulunvalvonta, työntekijän sähköisen kirjeenvaihdon valvominen ja matkapuhelimien antaminen työntekijöiden käyttöön tavoitettavuuden parantamiseksi ovat esimerkkejä tästä. Vankila-metaforan voi nähdä siten soveltuvan muillekin sektoreille modernin tekniikan tarjoaman tehokkaan valvonnan ansiosta. Jatkotutkimusehdotukseni ovatkin nämä: Onko vankila-metafora löydettävissä muissa organisaatioissa, joissa työpaikan ja yksityisyyden rajat sortuvat esimerkiksi uuden tekniikan myötä? Vaikuttaako se muissa organisaatioissa (tai muilla laivoilla) samalla tavalla? Ja ennen kaikkea, mitä vankila-metaforan vaikutuksille työyhteisössä voitaisiin tehdä?

Kirjoitin tutkimusraporttini matkakertomuksen muotoon, koska halusin tuoda julki harhapolkuni, tutkimusprosessissa käyttämäni maailmankuvan käsitteen, jonka myöhemmin hylkäsin. Maailmankuva ehti teoreettisena kehyksenä vaikuttaa huomattavasti tutkimukseni kulkuun ja siten loppupäätelmiin, joten mielestäni oli tarpeellista tuoda se julki. Matkakertomuksella viitataan myös tarinaan. Joku toinen tutkija olisi samassa laivayhteisössä, samaan aikaan, muodostanut kenties toisenlaisen kertomuksen. Kerroin teille tarinan, toivottavasti piditte siitä.

6. Lähteet ja kirjallisuus

6.1 Lähteet

21 laivalla tehtyä haastattelua ajalta 8.10–15.11.1996. Haastattelut tekijän. Nauhat säilytetään tekijän kotona.

Kenttäpäiväkirja ajalta 18.9–18.11.1996. Tekijän. Säilytetään tekijän kotona.

Vankihaastattelu 11.2.1999. Haastattelu tekijän. Nauha säilytetään tekijän kotona.

Vankikirje 30.1.1999. Säilytetään tutkielman tekijän kotona.

Vankikirje 16.2.1999. Säilytetään tutkielman tekijän kotona.

6.2 Kirjallisuus

6.2.1 Painettu kirjallisuus

Ahlberg, Nora

1977 Vastakulttuuri vaihtoehtoisena maailmankuvana. - Maailmankuvan muutos tutkimuskohteena. Toim. Matti Kuusi, Risto Alapuro ja Matti Klinge. Keuruu: Otava. 244–263.

Alasuutari, Pertti

1994 Laadullinen tutkimus. Jyväskylä: Vastapaino.

1989 Erinomaista, rakas Watson - Johdatus yhteiskuntatutkimukseen. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Hanki ja jää.

1986 Työmiehen elämäntarina ja alkoholismi. Tampere: Tampereen yliopisto.

Bergbom, Barbara

1996 World View and Personality. -World Views in Modern Society. Eds. Nils G. Holm and Kaj Björkqvist. Åbo: Åbo Akademi University. 14-15.

Bergholm, Tapio

1996 Halpatyövoimasta hyvinvointiin. Suomen merimiesten ammattiyhdistystoiminta 1916-1996. Turenki: Suomen Merimies-Unioni.

Clifford, James

1990 Notes on (Field)notes. -Fieldnotes. Ed. Roger Sanjek. USA: Cornell University Press. 47-70.

Deetz, Stanley A.

1992 Democracy in an Age of Corporate Colonization.
USA: State University of New York Press.

Easterday, Lois; Papademas, Diana; Schorr, Laura and Valentine, Catherine

1994 The Making of a Female Researcher: Role Problems in Fieldwork.
-Field Research: a Sourcebook and Field Manual. Ed. Robert G.
Burgess. Cambridge: University Press. 62-67.

Ehrnrooth, Jari

1990 Intuitio ja analyysi.- Kvalitatiivisen aineiston analyysi ja tulkinta.
Toim. Klaus Mäkelä. Saarijärvi: Gaudeamus. 30-41.

Fiske, John

1992 Merkkien kieli. Jyväskylä: Vastapaino.

Foucault, Michel

1980 Tarkkailla ja rangaista. Keuruu: Otava.

Goffman, Erving

1969 Minuuden riistäjät. -Tutkielma totaalisista laitoksista.
Lohja: Marraskuun Liike.

Gordon, Tuula; Lahelma, Elina; Tolonen, Tarja

1995 ”Koulu on kuin...” - Metaforat fyysisen koulun analysoinnin välineinä.
Nuorisotutkimus 3-1995 Vol. 13. Helsinki: Allianssi ry. 3-12.

Gothóni, René

1997 Eläytyminen ja etääntyminen kenttätutkimuksessa. - Kaukaa haettua.
Toim. Anna Maria Viljanen ja Minna Lahti. Vammala: Suomen
Antropologinen Seura. 136-148.

Grönfors, Martti

1982 Kvalitatiiviset kenttätutkimusmenetelmät. Juva: WSOY.

Hastrup, Kerstin

1987 Fieldwork among friends: ethnographic exchange within the Northern
civilization. -Anthropology at Home. Ed. Anthony Jackson.
USA: Tavistock Publications Ltd. 1-15.

Heinämaa, Sara

1993 Paikka tutkimuksessa. Naistutkimus 1/1993. 22-32.

Heiskala, Risto

1990 Sosiologinen kulttuuritutkimus. - Kvalitatiivisen aineiston analyysi ja
tulkinta. Toim. Klaus Mäkelä. Helsinki: Gaudeamus. 9-26.

Helander, Eila

1986 To Change and To Preserve. Helsinki: Missiologian ja ekumeniikan seura.

Helve, Helena

1987 Nuorten maailmankuva. Helsinki: Helsingin Yliopisto Uskontotieteen jaoston toimitteita 4.

Jackson, Jean E.

1990 "I am a Fieldnote": Fieldnotes as a Symbol of Professional Identity. Fieldnotes. Ed. Roger Sanjek. USA: Cornell University Press. 3-33.

Järvinen, Katriina

1993 Elämänhallinnan kulttuuriset mallit. - Suomen Antropologi. 3/1993. Vammala: Suomen Antropologinen Seura. 42-49.

Kelles, Anita

1984 Antropologisen kenttätöön ongelmia. Helsinki: Suomen Antropologinen Seura.

Ketola, Kimmo

1997 Maailmankuvat ja niiden tutkimus. - Arvot, maailmankuvat, sukupuoli. Toim. Helena Helve. Helsinki: Helsinki University Press. 9-37.

Kinnunen, Merja ja Korvajärvi, Päivi

1996 Johdanto: Naiset ja miehet työelämässä. - Työelämän sukupuolistavat käytännöt. Toim. Merja Kinnunen ja Päivi Korvajärvi. Jyväskylä: Vastapaino. 9-19.

Kortteinen, Matti

1982 Lähiö - Tutkimus elämäntapojen muutoksesta. Keuruu: Otava.

Kotilainen, Eija-Maija

1994 Tilan fyysinen, sosiaalinen ja kosmologinen ulottuvuus. - Suomen Antropologi. 3/1994. Vammala: Suomen Antropologinen Seura. 2-14.

Kuusi, Matti

1977 Yksilötutkimus ja maailman metaforat. - Maailmankuvan muutos tutkimuskohteena. Toim. Matti Kuusi, Risto Alapuro ja Matti Klinge. Keuruu: Otava. 220-243.

Laine, Kaarlo

1995 "Pakollinen aivojenkasvattamispaikka" - Nuorten metaforia ja koulukokemuksia. Nuorisotutkimus 3-1995 Vol. 13. Helsinki: Allianssi ry. 21-32.

Lakoff, George ja Johnson, Mark

1980 Metaphors We Live By. USA: The University of Chicago Press.

Lederman, Rena

1990 Pretexts for Ethnography: On Reading Fieldnotes. -Fieldnotes. Ed. Roger Sanjek. USA: Cornell University Press. 71-91.

Lehtipuro, Outi

- 1977 Kulttuuriantropologin maailmankuvaongelmia. - Maailmankuvan muutos Tutkimuskohteena. Toim. Matti Kuusi, Risto Alapuro ja Matti Klinge. Keuruu: Otava. 71-76.

Manninen, Juha

- 1977 Maailmankuvat maailman ja sen muutoksen heijastajina. - Maailmankuvan muutos Tutkimuskohteena. Toim. Matti Kuusi, Risto Alapuro ja Matti Klinge. Keuruu: Otava. 13-48.

Merenkulkulaitoksen tilasto

- 1998 Kauppalaivasto 1997 - Merenkulkulaitoksen tilastoja 7/1998. Helsinki: Merenkulkulaitos.

Merimieslaki 7.6.1978.

Merityölainsäädäntö 1996 Lakikokoelma

- 1996 Helsinki: Oy Edita Ab.

Miller, Katherine

- 1995 Organizational Communication. USA: Wadsworth Publishing Company.

Morgan, Gareth

- 1986 Images of Organization. USA: SAGE Publications.

Mäkelä, Klaus

- 1990a Kvalitatiivisen analyysin arviointiperusteet. - Kvalitatiivisen aineiston analyysi ja tulkinta. Toim. Klaus Mäkelä. Saarijärvi: Gaudeamus. 42-61.
- 1990b Alkusanat. - Kvalitatiivisen aineiston analyysi ja tulkinta. Toim. Klaus Mäkelä. Saarijärvi: Gaudeamus. 3-8.

Niemi, Pekka; Nurmi, Jari-Erik; Vauras, Marja

- 1986 Johdatus persoonallisuuden psykologiaan. Turku: Turun yliopiston Psykologian laitos.

Niiniluoto, Ilkka

- 1984 Tiede, filosofia ja maailmankatsomus. Keuruu: Otava.

Nikula, Paavo

- 1998 Laivalle tuli naisia. - Itsestään puhuvat miehet. Toim. Matti Linnavuori ja Arto Tiihonen. Helsinki: Edita. 85-88.

Nykysuomen sanakirja

- 1978 Kuudes painos. Porvoo: WSOY.

Ottenberg, Simon

- 1990 Thirty Years of Fieldnotes: Changing Relationships to the Text Fieldnotes. Ed. Roger Sanjek. USA: Cornell University Press. 139-160.

Pentikäinen, Juha

1986 Uskonto, kulttuuri ja yhteiskunta. Helsinki: Gaudeamus.

Pesonen, Heikki

1997a Mikä on tutkijasubjekti?. - Uskontotieteen ikuisuuskysymyksiä.
Toim. Heikki Pesonen. Helsinki: Uskontotieteen laitos. 114-129.

1997b Uskonto ja vaietut naiset. - Näköaloja uskontoon. Ketola et al.
Helsinki: Yliopistopaino. 161-190.

1997c Sukupuolitettu maailmankuva. - Arvot, maailmankuvat, sukupuoli.
Toim. Helena Helve. Helsinki: Helsinki University Press. 38-59.

Pirsig, Robert M.

1994 Zen ja moottoripyörän kunnossapito.
Juva: WSOY.

Pusa, Timo

1988 Tatuoitu sydän. Hämeenlinna: Kirjayhtymä.

1982 Opporits ja muita novelleja. Hämeenlinna: Kirjayhtymä.

Pärssinen, Tapani

1976 Merimiesten psyykinen hyvinvointi.
Lahti: Merimieseläkekassan julkaisu VII.

Ramström, Marika

1992 Aspekter på Kap hornarnas verklighetsuppfattning - en studie i maskulin identitet. Suomen Antropologi 1/1992. 16-25.

Rikala, Kyösti

1998 Vankilan teddykarhu. Helsinki: Yliopistopaino.

Sakaranaho, Tuula

1997 Uskontotiedettä tekemässä. -Näköaloja uskontoon. Ketola et al.
Helsinki: Yliopistopaino. 37-50.

Schein, Edgar H.

1977 Organisaatiopsykologia. Jyväskylä: Gummerus.

Silverman, David

1985 Qualitative Methodology & Sociology. UK: Gower.

Spitzberg, Brian ja Cupach, William

1984 Interpersonal Communication Competence. USA: Sage Publications.

Spradley, James

1980 Participant Observation. New York: Holt, Rinehart and Winston.

1979 The Ethnographic Interview. New York: Holt, Rinehart and Winston.

Strathern, Marilyn

- 1987 The limits of auto-anthropology. -Anthropolgy at Home.
Ed. Anthony Jackson. USA: Tavistock Publications Ltd. 16-37.
- Sulkunen, Pekka; Alasuutari, Pertti; Nätkin, Ritva; Kinnunen, Merja
1985 Lähiöravintola. Keuruu: Otava.
- Suojanen, Päivikki
1997 Työkaluna tutkijan persoona.- Kaukaa haettua.
Toim. Anna Maria Viljanen ja Minna Lahti.
Vammala: Suomen Antropologinen Seura. 149-158.
- Sutinen-Väänänen, Sirpa
1995 Merimiehen identiteetti Eino Koivistoinen ja Timo Pusan tuotannossa.
Turku: Turun Yliopiston Merenkulkualan koulutuskeskuksen
julkaisuja B 72.
- Tapaninen, Anna-Maria
1997 Paljaat totuudet ja etnografiset illuusiot. -Kaukaa haettua.
Toim. Anna Maria Viljanen ja Minna Lahti.
Vammala: Suomen Antropologinen Seura. 116-132.
- Tissari, Erkki
1993 Merimiestaito. Peruskurssi. Kustantajan nimeä ei ilmoiteta. Painoanson.
- Työn kuormittavuus lastialuksella
1992. Toim. Laine, M., Pentti, J., Saarni, H., Soini, S. ja Tamminen-Peter, L.
Helsinki: Työministeriö. Työpoliittinen tutkimus n:o25.
- Utriainen, Terhi
1996 Paikalla silmänä ja ruumiina. -Näkökulmia karjalaiseen perinteeseen.
Toim. Pekka Hakamies. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
269-287.
- Vankeinhoidon vuosikertomus 1997
1998 Toim. Veijo Happonen, Mervi Hyvärinen ja Ulla Silvonen.
Oikeusministeriön Vankeinhoito-osaston julkaisuja. Sarja A -No 40.
Helsinki: Vankeinhoito-osasto.
- Webb, Eugene ja Weick, Karl E.
1983 Unobstrusive Measures in Organizational Theory. -Qualitative
Methodology.
Ed. John Van Maanen. USA: Sage Publications. 209-224.
- Weber, Max
1996 Bureaucracy (1922). - Classics of Organization Theory.
Ed. Jay M. Shafritz & J. Steven Ott.
USA: Harcourt Brace College Publishers. 80-85.
- Weick, Karl E.
1979 The Social Psychology of Organizing. USA: Random House.
- White, Stephen K.

- 1988 The Recent work of Jürgen Habermas - Reason, justice & modernity.
Englanti: Cambridge University Press.

6.2.2 Painamaton kirjallisuus

Halonen, Ulla

- 1990 Matemaatikko- ja Fyysikkoliiton jäsenten maailmankuva. Pro gradu -työ
uskontotieteen laitokselle.

Hirvonen, Aila

- 1986 Agronomin arvot ja maailmankuva. Pro gradu -työ uskontotieteen
laitokselle.

Karjalainen, Mira

- 1997 Merimiesten uskomusjärjestelmä. Proseminaari uskontotieteen laitokselle.

Komulainen, Tuulikki

- 1985 Arkkitehtien ammatti- ja maailmankuva. Pro gradu -työ uskontotieteen
laitokselle.

Pessi, Juha

- 1981 Diplomi-insinöörin ja arkkitehdin maailmankuva. Pro gradu -työ
uskontotieteen laitokselle.

Sahla, Saara

- 1998 Minäkin olen syyllinen mies. -Syyllisyys ja häpeä Timo Pusan tuotannossa.
Pro gradu -työ uskontotieteen laitokselle.

Liite I**Merimiesslangisanasto:**

Tähän on kerätty tutkielmassa käytetyt merenkulun slangi-ilmaukset, jotka on myös selitetty alaviitteissä termin esiintyessä ensi kertaa. Sananselitykset pohjaavat omaan tietämykseen ja Erkki Tissarin teokseen Merimiestaito (1993).

ahteri	laivan perä
ahteripakka	aluksen peräkansi
bryga	komentosilta
försti	yliperämies
gangvei	maihinmenosilta
kaija	laituri
kakkonen	toinen perämies
keulasoppi	aluksen keulassa sijaitseva varasto
kolmonen	kolmas perämies
kongi	käytävä
kontti	kuten rekoissa, ko. aluksella oli ahteriin sijoitettu kontti, jossa säilytettiin mm. maaleja.
konttori	varustamo
koussi	köyden metallinen lenkinvahvennin
lehmänsilta	säiliöaluksissa perästä keulaan kulkeva kaiteellinen silta
luotsileidarit	kumipuolaiset köysitikkaat, joiden avulla luotsi nousee alukseen ja poistuu aluksesta.
marakattinaru	köysi, jonka avulla aluksesta voidaan laskeutua pelastusveneeseen
messi	henkilökunnan ruokailutila, jonka yhteydessä laivalla oli myös henkilökunnan oleskelutila. Näitä messejä oli kaksi: yksi miehistölle ja toinen päällystölle.
motori	moottorimies
pleissata	tehdä pujostyo köydelle (päätellä köydenpää tai tehdä siihen kestävä lenkki)

poosu	pursimies
pumppu	pumppumies
puolikas	puolimatruusi
redi	satamaan kuuluva ankkuroimisalue, jossa laivat voivat odotella satamaan pääsyä.
reelinki	aluksen laidasta ylöspäin nouseva parras, kaide
repari	konekorjausmies
risupaatti	vanha rahtialustyyppi, jossa rahdin lastaamiseen tarvittavat nosturit ovat laivan kannella.
ruorikonehuone	aluksen alhaalla perässä sijaitseva tila
siiffi	(ciiffi) konepäällikkö
smuglaus	(smugeli) salakuljetus
stand by	komento, jonka kuultuaan keulan ja perän töijäusporukat lähtevät kiinnittämään alusta.
sähkö	sähkömies
tuju	(stuju) stueretti, talouspuolen esimies
täkki	laivan kansi
töijäus	aluksen kiinnitystoimenpiteet
törni	työjakso, joka kestää yleensä kahdesta viikosta kuuteen kuukauteen
uffari	päällystön jäsen
ullitsi	(ullage) tankin nestepinnan korkeuden mittari
vahti	työaika laivalla on useimmilla työntekijöillä jaettu vahteihin, jotka kestävät neljä tuntia kerrallaan, ja joita on kaksi vuorokaudessa. Vahti on joko kello 0-4, 4-8 tai 8-12, aamuin illoin.
yytsikki	(uutsikki) tähystys

Liite II

Haastattelukysymykset:

(x) = sama kysymys on esitetty kiertokysymyksenä esim. mitä luulet että muut ajattelevat tästä asiasta.

1. Työ

- a) Miten tulit alalle
- b) Vastasiko työ kuvitelmiäsi
- c) Kauanko olet ollut -merillä, varustamossa, tällä aluksella
- d) Mitä ajattelet työstäsi (tyytyväinen?)
- e) Mihin suuntaan merimiehen ammatti on muuttunut
 - mitä ajattelet muutoksesta
 - osastojaon poistuminen, mielipiteesi
- f) Mitä ajattelet tulevaisuudestasi ammatissa
- g) Pelkäätkö työpaikkasi puolesta (x)
- h) Mitä ajattelet varustamosta (x)
- i) Mitä ajattelet varustamon da-policysta = alkoholi- ja huumeikäytännöstä
 - miten sitä voisi parantaa

2. Merimieskulttuuri

- a) Mitä ajattelet ns. vanhan merimieskulttuurin hiipumisesta
- b) Mitä on uusi eli nykyinen merimieskulttuuri
- c) Mikä rooli alkoholilla on laivaelämässä
- d) Mitä merimiesuskomuksia kunnioitat
- e) Mitä ajattelet naisista laivoilla (x)
- f) Mitä ajattelet huumeista laivoilla, tiedätkö käytetyn
- g) Miten kuvailisit merimiehen luonnetta
 - sopiiko kuvaus sinuun, miksi

3. Maailmankuva

Tässä kohtaa kysymykset käytiin usein läpi eri järjestyksessä.

- a) Millainen maailma on, miten se on syntynyt
- b) Muuttuuko maailma, mihin suuntaan
- c) Pystyykö siihen vaikuttamaan
 - ketkä / eikö kukaan, entä sinä
- d) Millainen ihminen on, kuvaile ihmisluontoa
- e) Pystyykö ihmistä muuttamaan
- f) Pystyykö ihminen kehittymään
- g) Miksi täällä maailmassa ollaan
- h) Onko ihmisellä jokin tehtävä maailmassa
 - entä sinulla
- i) Mikä rooli yhteiskunnalla on (antava tuki/ veroja nielevä ottaja)
- j) Mitä luonteenpiirteitä arvostat ihmisessä
- k) Mitä on mielestäsi hyvä elämä

- l) Elätkö sellaista
- m) Mitä pelkää elämässä

4. Uskonnollisuus

- a) Uskotko jumalaan, tieteeseen, mihin, ja millaiseen
- b) Missä suhteessa merimiesuskomukset ovat edelliseen
- c) Millainen suhde sinulla on mereen (x)
- d) Mitä ajattelet kuolemasta
- e) Luuletko, että ajattelisit toisin kuolemasta, jos olisit maissa vaikkapa konttoritöissä

5. Vapaa-aika

- a) Montako tuntia teet töitä keskimäärin päivässä
- b) Onko vapaata liikaa, sopivasti, niukasti
- c) Miten vietät vapaa-aikasi
 - missä, oletko yksin vai jonkun seurassa, tunnetko olosi yksinäiseksi (x)
- d) Oletko tyytyväinen tapaasi viettää vapaa-aikaa
 - miksi, miten voisi parantaa
- e) Onko mahdollisuuksia tarpeeksi
 - miten niitä voisi parantaa
- f) Käytkö usein maissa vapaalla
 - mitä teet
- g) Mielipiteesi Mepasta (Merimiespalvelutoimisto)
- h) Mielipiteesi Merimieskirkosta

6. Ihmissuhteet

- a) Mitä ajattelet laivan ilmapiiristä (x)
- b) Miksi se on sellainen
- c) Uskoudutko kenellekään
 - onko ketään kenelle voisit uskoutua tarvittaessa
- d) Mistä asioista täällä vaietaan , mistä täällä ei puhuta
 - miksi
- e) Mikä on nokkimisjärjestys
- f) Onko ketään savustettu ulos viimeaikoina
 - miksi

7. Viihtyvyys

- a) Mistä seikoista koostuu viihtyvyys laivoilla
 - mitä viihtyvyys on
- b) Viihdytkö -miksi
- c) Voisiko sille tehdä mitään

Liite III

Aineiston käsittelyn luokat:

Työ

Työtyytyväisyys
Työpaikan menetys
Työnantaja
Työn merkitys

Laivayhteisö

Hyvän porukan merkitys
Viihtyvyys
Vankila
Laitostuminen
Työ ja vapaa samassa paikassa
Nokkimisjärjestys

Ihmissuhteet

Laivan ilmapiiri
Yleinen
Päällystö - Miehistö
Kansi - Konevääntö
Muu
Uskoutuminen

Vapaa-aika

Vapaa-aikaa onko tarpeeksi, käyttö
Sopivasti liikaa
Yksin yhdessä
Aktit
Maissa käynti vapaalla
Alkoholi
Mielipide da-policysta
Oikeus omaan vapaa-aikaan
EI enää niin kuin ennen
Muuta
Yksin olo
Yksinäisyys

Meri - Merimies

Meri vapautena
Suhde mereen
Pois meriltä - halu jäädä
Merielämä negatiivisena - positiivisena
Naiset
Mielipide
Muuta
Naisten näkökulma

Merimies

Pelko

Ennen

Nyt

Vallan käyttö

Passiivisuus

Hierarkia

Muuta

Työnantajan vallankäyttö

Kommunikaatio

Varustamo - Laiva

Päällystö - Miehistö

Yksilötaso

Kykenemättömyys vaikuttaa